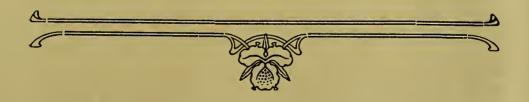
15.º RELATORIO SEMESTRAL

DA

DIRECTORIA DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

Lido em Sessão Ordinaria d'Assembléa Geral dos Accionistas de 30 de Janeiro de 1863.

Srs. Accionistas.

Tendo de dar-vos conta das occorrencias do semestre findo, a Directoria sente o dever de communicar-vos em primeiro lugar a alta honra de uma visita de S. M. o Imperador ás obras da nossa segunda secção.

Pelas folhas publicas fostes sem duvida informados do facto e pudestes apreciar o seu grande alcance.

A Directoria tem consciencia da lealdade de seu procedimento; e assim como nunca vos occultou os embaraços com que tem luctado, nem teve a pretenção de colorir algumas decepções parciaes, tem fé que narrando factos realisados nunca lhe recusastes inteiro credito. Ha entretanto animos timidos ou scepticos, que atemorisados pelo grandioso das difficuldades, tem sempre tendencia para crer exagerada a narração daquelles triumphos do exforço humano contra resistencias da natureza.

E com relação a esses incredulos, que *proclamarão irrealisaveis nossas promessas ao publico,* que tem a mais alta importancia a noticia do estado das obras no momento em que as examinava ocularmente o Imperador do Brasil: porquanto, bem que não nos seja licito invocar tão alto testemunho, é com tudo claro que em tão solemne momento ninguem ousaria admittir á narrativa a menor exageração.

Os factos capitaes, em relação á empreza, occorridos ao tempo da viagem de S. M. I. forão estes:

Acabou-se de romper nessa occasião a ultima das galerias de 12 tuneis, sommando 8.475 pés de comprimento, dos quaes depende a proxima abertura da estação do Rodeio.

Dos 7.040 pés do maior dos tuneos da serra havia abertas galerias na extensão de 4.142 pés: nos dous mezes subsequentes (Novembro e Dezembro) avançou a perfuração mais 428 pés.

E finalmente, S. Ex. o Sr. ministro dos negocios da agricultura commercio e obras publicas em nome do Imperador declarou ao presidente da companhia que S. M. I. voltara muito satisfeito com o estado das obras e com o progresso que havião feito desde a outra visita Imperial em junho de 1860.

A Directoria se congratula com vosco por tão assignaladas distincções, e passa a expor-vos o estado da empreza e as occorrencias do semestre.

CONTABILIDADE CENTRAL

Conta de capital. Do realisado por conta da emissão em acções e pelo emprestimo de Londres, existia em ser no dia 30 de junho passado a quan-

tia de	Rs.	3.725:944$911
Empregarão-se no decurso do semestre, em obras novas necessarias ao trafego da 1.ª secção e em material	294.326$242	
Na construcção da 2.ª secção	1:504:316$961	
Na " da 3.ª "	171:153$300	
Na linha provisoria	13:600$000	
Administração central e direcção technica	102.524$256	2,085:920$759
Saldo de 31 de dezembro de 1862		1,640:024$152

O emprego de capital, que foi no 1°. semestre do anno passado de .... rs.. 1.778:403$172, e no 2.° de rs. 2,085:920$759, no semestre que começa necessariamente absorverá o saldo supra, tornando indispensavel uma nova chamada sobre as acções emittidas, ou uma nova emissão de acções.

O balanço appenso n. 1 contem todos os esclarecimentos desejaveis sobre o estado financeiro da companhia.

Emissão. Os estatutos permittem actualmente o primeiro expediente, isto é, as entradas de fundos até o valor nominal das acções emittidas: mas conscia a Directoria de que este recurso exercerá alguma pressão na praça, e de que as circunstancias cada vez tornão mais difficil o levantamento de capitaes dentro do paiz, dependendo aliás qualquer operação externa do credito do estado, procurou entender-se com o Governo Imperial para saber se será possivel alguma solução financeira que addie as chamadas sobre as acções actuaes para tempos mais prosperos. E porque a experiencia tenho demonstrado que a dose de influencia do governo em nossas deliberações, e administração está em grave desproporção com a quota de suas contribuições, como garantidor de juros, fiador e principal pagador do emprestimo, e accionista por mais de metade da emissão, aventou mais a Directoria a idéa de outra reforma, que faça cessar esta desigualdade. A questão, pende de estudos administrativos, que o Governo Imperial ordenou e não passa de preparativos, porque segundo parece, a legislação actual não permitte ao poder executivo a novação do contracto sem authorisação especial das camaras, e ao mesmo tempo a Directoria precisará da vossa outhorga para o mesmo fim. No annexo n. 2 encontrareis a proposta feita ao Governo Imperial: a Directoria vos convida a estudal-a no caso de ser aceita pelo governo com ou sem modificações, vos convocará extraordinariamente para deliberar por vossa parte.

Approvação de contas. Por parte do Governo Imperial achava-se em atraso o exame das contas desde as do 2.° semestre de 1858: este exame se fáz necessario para verificação dos saldos da garantia de juros. Pelo ministerio das obras publicas foi nomeada, o anno passado, uma commissão que examinando a escripturação e documentos relativos aos 7 semestres, do 1.° de julho de 1858 até 31 de dezembro de 1861 suscitou duvidas a respeito de varias verbas de despeza na importancia de rs. 9:010$000 além de outras mais avultadas, sobre as quaes se dera divergencia entre a Directoria e o engenheiro fiscal. Quanto ás primeiras despezas o Governo Imperial depois de ouvir a Directoria as deu por justificadas, approvando nesta parte as contas. As outras quantias fazem objecto da Resolução de Consulta de 5 de Abril de 1862, contra a qual e lego que della teve noticia julgou a Directoria dever reclamar em nome da companhia

Forão origem desta questão objecções do Sr. engenheiro fiscal que entendia dever sahir do fundo de reserva a importancia de um roubo na estação de Belém, e as reconstrucções das obras que se arruinarão por defeituosas na 1.ª sec-

ção; assim como, que o 1/10% para fundo de reserva deve calcular-se sómente sobre o capital das acções, e não tambem do emprestimo.

Estas questões forão levantadas em 1860, quando a Directoria defendeu o seu procedimento perante o Governo Imperial, de quem não recebeu mais communicação alguma, considerando este silencio como consentimento e approvação.

Comtudo em Dezembro proximo passado, sendo ouvida officialmente ácerca do relatorio da commissão de contas já referida, viu citada n'esse documento a Resolução da Consulta de 5 de Abril de 1862, como decidindo as questões contra a Companhia.

A circunstancia de não ter sido publicada a Resolução de Consulta, nem communicada á Directoria, nem mencionada no Relatorio ao Corpo Legislativo, e sómente transmittida á Commissão que vinha examinar as contas, não póde prejudicar os direitos outhorgados á Companhia pelo art. 54 do seu contracto com o Governo Imperial que assim se exprime:

"Se alguma disconcordancia houver entre o Governo e a Companhia a res- "peito de seus direitos e deveres, e seus respectivos interesses a questão será "discutida por Arbitros, etc."

A presente divergencia é do maior alcance, porque a Resolução de Consulta, se prevalecer, absorverá todo o fundo de reserva da Companhia, que talvez nem será bastante. E a Directoria apenas houve a primeira noticia de tal deliberação, annunciou a sua reclamação em contrario, e formulou-a logo que obteve copia d'aquelle acto do Poder Administrativo.

As razões em que se basea a Consulta não são de modo algum concludentes, sendo mesmo notavel que de seus proprios termos consta não terem sido presentes aos Conselheiros, documentos essenciaes relativos ás questões sujeitas. Em consequencia desta observação, a Directoria resolveu esclarecer mais completamente o debate, e requerer ao proprio Governo melhor informado a revogação da Resolução, reservando para o caso pouco provavel do indefferimento o recurso do art. 54 dos Estatutos.

Ha algumas outras questões pendentes de decisão do Governo, mas que não tem o alcance, nem a actualidade dos que precedem.

Deve ainda a Directoria communicar-vos que a commissão de contas eleita na sessão ordinaria do semestre passado recusou o mandato: pelo que á nova commissão tem de ser submettidos os relatorios e balanços dos dous semestres.

ESTRADA DE FERRO

Primeira secção. — O Relatorio do Delegado da Directoria (appenso n. 3) contem todos os esclarecimentos necessarios, sobre o trafego de nossa linha aberta ao publico.

O rendimento total da companhia foi de	Rs.	754,841$107
A despeza	"	463,601$643
Saldo creditado ao Thesouro	"	291:239$464

O numero de viajantes no semestre foi:

1.ª classe	31:354
2.ª "	54:545
3.ª "	63:605
Total	149:504
No 1.º semestre de 1862....	150:731

A massa transportada foi, em ambas as direcções.

Mercadorias taxadas a peso 1,588:171 @
" " por volume 106:530 palmos cubicos,
" " comprimento 89:944 " lineares.

Nossa renda bruta tem diminuido sensivelmente em consequencia das circumstancias criticas e sabidas da nossa producção.

Primeira parte da 2.ª secção até a estação do Rodeio. Esta parte da linha, que segundo o contracto addicional de 1860 devia ser entregue ao transito em Novembro de 1862 sómente o será em Maio de 1863, salvas ainda possiveis occorrencias supervenientes. E' este um dos casos em que a Companhia e o publico soffrem decepção; mas a Directoria aproveita esta mesma opportunidade para mostrar-vos que longe de fazer *promessas irrealisaveis*, ha mais de um anno manifesta apprehensões e previsão da presente demora, sendo certo e constado da correspondencia official que não cessou ella de estimular por todos os meios os Empresarios, e dar todas as providencias possiveis para o progresso das obras.

No 12.º Relatorio lido a 31 de Julho de 1861 disse-vos a Directoria "... quanto aos serviços mais atrasados, a Directoria está resolvida a impor severa-"mente as multas estipuladas, dado por ventura o caso nellas incorrerem os Em-"presarios."

No 13.º datado de 30 de Janeiro de 1862 lestes: "Não deve a Directoria oc-"cultar-vos que não está igualmente satisfeita com o progresso do alargamento "dos tuneis etc. seria deploravel que destas causas proviesse alguma retardação "da abertura da estrada... deve esperar-se que não haja descuido de adiantal-"os, o que poderia converter em embaraço obras que hoje se devem reputar re-"lativamente leves. A Directoria observa e fiscalisa o trabalho saberá cumprir "o seu dever para com os Sr. Accionistas e o paiz.

No 14.º Relatorio de 15 de Julho de 1862 se devem ter notado estas pala-"vras: "Removidas as apprehensões relativas aos córtes, aterros e abertura de "tuneis, ainda a Directoria nutre algumas pelo que toca ao revestimento. E re-"petirá as palavras do relatorio passado: A Directoria observa e fiscalisa o tra-"balho, etc.

Quem prevenido por estas declarações quizesse julgar com rectidão, procuraria visitar os lugares e ler a correspondencia entre os Empresarios, o Engenheiro que os dirige, e o Presidente que fiscalisa por delegação da Directoria. Não ver as obras, não examinar documentos, e accusar a Directoria de fazer *promessas irrealisaveis* é ser injusto sem desculpa nem attenuação. E não é dos peiores resultados desta injustiça installar sem motivo attendivel a defeza dos Empresarios, porque se as promessas fossem irrealisaveis seria iniquidade multal-os por não fazerem impossiveis.

A Directoria, porém, entendendo que era realisavel o contracto de 1860, intimou aos Empresarios a multa de reis 15:000$000 por cada mez de demora: e a resposta delles, que na liquidação das contas terão de allegar motivos justificativos, replicou que os ouvirá, mas que por emquanto está convencida da justiça com que impõe as multas.

O Relatorio do Engenheiro, appenso n. 4, contem dados e esclarecimentos bastantes para julgar-se quanto é racional a esperança da abertura em Maio: com quanto, ainda no mez ultimo dous accidentes viessem perturbar o trabalho.

Destes dous accidentes se póde formar algum juizo pela exposição do engenheiro em chefe; mas para julgar com segurança se faz indispensavel a inspecção ocular. O da 10.ª divisão é um movimento consideravel na montanha, composta de terra e grandes pedras destacadas, superior ao maior dos córtes. Se não

houvesse a facilidade de desviar a linha, mallograda estaria a esperança de subirmos a serra com os trens no corrente semestre. O da 12.ª porém, consistindo em um estrago consideravel em um aterro, deixa entretando toda a probabilidade de que não estorve o esperado e desejado resultado.

Estas observações despertarão naturalmente a curiosidade para as causas de um e outro estrago, e a Directoria irá adiante desse sentimento.

O accidente da divisão 10, mostra-o a mais simples inspecção do terreno, é um desses casos que nenhuma prudencia ou previsão humana podia prevenir: segundo a letra e o espirito dos contractos, cabe á Companhia remediar o mal. O mesmo não succede em relação ao aterro da divisão 12, que é uma primeira averiguação parece ter sido causada por infracção de instrucções claras dos engenheiros, e por avaria que soffreu um esgoto de alvenaria com cimento, avaria devida a incuria e abuso de um trabalhador dos empresarios, que devem responder pelo facto do seu preposto.

E' satisfactorio que no espaço de um anno sejão estes os unicos accidentes notaveis em nossas obras da Serra; maiores e mais numerosos se derão nos annos anteriores, em grande parte consequencia necessaria do caracter da topographia e da magnitude das obras; mas que não deixarão de affligir profundamente a Directoria, fornecendo alimento a interpretações desanimadoras, que devemos antes attribuir a uma natural impaciencia pela conclusão da estrada de ferro, do que a calculadas malevolencias. Para quem viu a 2.ª secção ha dous annos, percorrel-a hoje inspira bastante confiança no progresso da consolidação.

Linha temporaria sobre o grande tunel. — Deve estar concluido o leito até agosto ou setembro e não é possivel que os trens cheguem á estação dos Mendes antes de findo o presente anno.

Descida para o Parahyba. — O maior dos obstaculos a que cheguem as locomotivas á barra do Pirahy poucos mezes depois da chegada aos Mendes, é o tunel de 650 pés na divisão 26, que está muito atrasado. Póde esperar-se comtudo aquelle resultado até o meiado de 1864. Existem trilhos comprados para toda a 2.ª secção.

Tunel Grande. — Cessarão todas as difficuldades provenientes de accidentes nos poços, todos concluidos; e funccionarão regularmente os trabalhos de mina em todos os lanços de galerias projectadas do fundo de cada um delles.

O revestimento de madeira, na parte que se tem deteriorado, tem sido reforçado ou mudado a expensas do Empresario, não se realisando felizmente as apprehensões a que dera lugar a equidade feita pela Companhia em relação ao poço n. 1. Neste, parece ultimamente ao Sr. Engenheiro Fiscal do Governo que não havia toda a segurança desejavel; mas os exames municiosos a que precederão os Engenheiros da Companhia não infundirão receio: e a Directoria tem neste negocio toda a garantia humanamente possivel, 1.º na pericia não contestada do Empresario, 2.º no seu interesse, pois reconstruido o poço á custa da Companhia com declaração solemne e escripta de que sobre elle Empresario pesaria qualquer outra reparação.

Para não cessarem de todo os accidentes, no ultimo lanço de galeria do lado do Norte, com quasi 1,900 pés, com declive para o interior, surgiu em Novembro pelas fendas da rocha uma irrupção de agua semelhante as que mais de uma vez interromperão o trabalho do poço n. 3; inundação que as machinas existentes

não puderão dominar, sendo preciso montar outras, e reorganisar o systema de esgoto; o que tem vedado ha dous mezes o trabalho da perfuração n'este lanço de tunel.

Felizmente esta demora, ainda que se erguesse a 6 ou 8 mezes, (e não deve passar de 3) não prejudicaria a conclusão do tunel, por que dá-se em um lanço em que faltão sómente 947 pés, em quanto outro, que é a chave da obra, contem ainda 1246 pés á perfurar dos dous lados.

O estado da perfuração é o seguinte:

Galeria aberta	em 30 de Junho de 1862	3.488 1/2
" "	no ultimo semestre	1.081 1/2
" "	por abrir	2.470
	Total	7.040

O appenso n. 4 contem mais miudos pormenores.

Terceira secção. — Do mesmo appenso consta quaes as divisões em que já se trabalha, ou vae encetar-se o trabalho. Foi sempre o programma da Directoria ter preparada a maior extensão possivel do leito quando chegarem os trens á Barra do Pirahy, para que o assentamento dos trilhos prosiga sem interrupção; dahi vem que se começasse o serviço em divisões que contem obras pesadas, e sómente agora se pense em organisal-o nas primeiras 15, todas de trabalho relativamente leve. Para não encommendar inutilmente trilhos para a 3.ª secção, empatando capital antes do tempo, a Directoria escrevêra ao distincto Engenheiro inglez Fairbain para saber com quanta antecedencia se faria necessario formular a encommenda; e a resposta foi que se ha possibilidade de começar a assentar trilhos no começo de 1864 na 3.ª secção, devêrão dar-se ordens terminantes no proximo mez de Fevereiro. Mas esta resposta chegou ás mãos da Directoria, achando-se a nossa patria sob a pressão dolorosa da violação do seu territorio, das offensas materiaes a seu commercio maritimo, e dos muito mais graves desacatos á soberania nacional, contidos nas expressões altivas e humilhantes do Representante de S. M. a Rainha Victoria.

A Directoria da estrada de ferro, indignada como todos os cidadões brasileiros contra tão deploraveis abusos da força, crendo como todos que está em primeiro lugar salvar a honra nacional, e que dada a continuação das hostilidades, sobrão meios ao Brasil de fazer *guerra á industira ingleza*, resolveu contribuir com o seu pequeno contingente para o protesto da nacionalidade offendida, e por este motivo suspendeu todas as encommendas para a Inglaterra, e cuida de estudar as producções similares de outros paizes, especialmente da Belgica e dos Estados-Unidos da America, tendo por desideratum para o caso de não se restabelecerem entre os dous governos relações amigaveis e reciprocamente respeitosas, a completa exclusão de toda a materia prima, de todo o artefacto britanico na construcção e custeio da estrada de ferro. A Directoria tem reconhecido que a obtenção deste desideratum soffre objecções unicamente em relação a dous artigos — trilhos e combustivel — mas nem por isso deve a idéa ser abandonada, e cumpre observar que ainda mesmo retardando nossos melhoramentos materiaes, se erguermos o moral da nação sabendo resistir ao abuso da força, a compensação não se fará esperar por muito tempo.

O appenso n. 5 contém todos os contractos de empreitada, celebrados para a construcção da 3.ª secção.

Quarta secção. — Continúa os planos pendentes de approvação do governo não devendo porém a Directoria deixar de accrescentar que a adjudicação destas instrucções depende hoje e está ligada essencialmente á questão financeira exposta na primeira parte deste relatorio.

Sala das sessões, 22 de janeiro de 1863.

C. B. Ottoni, presidente.
Domingos José de Campos Porto, vice-presidente.
Domingos Theodoro d'Azevedo Paiva, secretario.
Joaquim Marques Baptista de Leão.
Antonio Martins Lage.
J. B. da Fonseca, com restricções.

APPENSO N. 1

Balanço da companhia da estrada de ferro de D. Pedro II em 31 de dezembro de 1862

ACTIVO

ACCIONISTAS: Por 60,000 acções		12.000:000$000	
Entradas realisadas		7 800:000$000	4.200:000$000
MAUÁ MAC GREGOR & COMP.: Pelos fundos existentes neste Banco		258:733$000	
Por 6 apolices depositadas		6:000$000	264:733$000
GOVERNO PROVINCIAL: Pela garantia de 2 % do capital realisado por acções		78:641$095	
Por transporte nos trens da Companhia		8:103$426	86:744$521
GOVERNO IMPERIAL: Por gararantia de juros por pagar até o semestre passado	1.138:819$413		
Idem idem neste semestre	641:572$809		
	1.780:392$222		
Deduzindo o rendimento liquido neste semestre	291:239$464	1.489:152$758	
Pelo emprestimo á Companhia Mucury	361:380$404		
Juros vencidos neste semestre	11:804$745	373:185$149	
Por transportes nos trens da Companhia		966$668	1 863:304$575
EMPRESTIMO Á PROVINCIA. Ate o semestre passado		1.135:997$260	
Importancia recebida neste semestre		235:997$260	
		900:000$000	
Juros vencidos idem		37:205$479	937:205$479
EMPRESTIMO AO THESOURO: Até o semestre passado		4.744:717$335	
Importancia recebida neste semestre		900:000$000	
		3.844:717$335	
Juros vencidos idem		171:222$687	4.015:940$022
ROBERTS HARVEY E COMP.		380:000$000	
Juros vencidos neste mez		2:027$475	382:027$475
W. H. CLARK £ 53, 19, 7			479$824
KNOWLES & FOSTER £ 2 024, 3, 3			18:311$449
CH. PECHER & FILS Fr. 109, 712, 06			8:313$701
L. HOLLINGSWORTH D. 27, 699, 57			40:333$325
FRETES A COBRAR			1:574$330
LETRAS A RECEBER			2:160$000
CAIXA			6:852$794
ACÇÕES DA COMPANHIA. Por 1010 que representão fundo de reserva			125:176$050
PROPRIOS DA COMPANHIA			1.568:670$801
MATERIAL ENCOMMENDADO			613:471$587
OFFICINAS: Por machinas, ferramentas e material			247:308$050
DEPOSITO			113:540$878
COKE			11:175$815
CARVÃO			6:828$473
CUSTO DA ESTRADA: a saber:			
1ª secção, até o semestre passado	5,429:251$743		
Deduzindo a importancia que a companhia tinha depositada no thesouro para a demolição da igreja de S. Joaquim	50:000$000	5.379:351$743	
2ª secção, até o semestre passado	6,777:793$791		
Pelo serviço dos empreiteiros R. Harvey & Comp.	845:256$551		
Idem idem Carneiro Leão & Humbird	374:760$490		
Idem idem Jacob Humbird	267:047$150		
Por obras extraordinarias e material	47:252$770		
	8.312:110$752		
Deduzindo as multas de R. Harvey & Comp	30:000$000	8.282:110$752	
3.ª Secção: Pelo serviço do empreiteiro Angelo Thomaz do Amaral	169:153$300		
Idem idem João Pereira Darrigue Faro	7:000$000		
	176:153$300		
Importancia recebida da Sra. Marqueza de Baependy	5:000$000	171:153$300	13.832:515$795
LINHA PROVISORIA			13:600$000
RAMAL DOS MACACOS			56:878$169
ARMAZEM DE SAPOPEMBA			21:000$000
ESTAÇÃO da Côrte		365:619$550	
» do Engenho Novo		10:834$000	
» de Cascadura		10 939$000	
» de Maxambomba		10:834$000	
» de Queimados		11:058$964	
» de Belém		50.524$000	
» de S. Francisco Xavier		1:955$040	
» Imperial		28:624$934	
» de Macacos		4:325$366	494:714$854
TREM RODANTE			798:544$531
CAVALGADURAS			5:765$000
UTENSILIOS			11:330$168
MOBILIA			13:498$000
MACHINAS «EDMONSON»			6:351$954
INSTRUMENTOS DE EXPLORAÇÃO			6:842$761
ADMINISTRAÇÃO CENTRAL: Até o semestre passado		315:998$478	
Por 54/64 das despezas neste semestre		27:769$916	343:768$394
EXPLORAÇÕES E ESTUDOS: Até o semestre passado		586:282$944	
Gratificação ao engenheiro em chefe	9:000$000		
Folhas dos engenheiros e auxiliares	16:650$000		
Férias de trabalhadores, comedorias dos engenheiros, sustento de animaes, etc., etc.	26:904$000		
Gratificação ao engenheiro H. Law, pela planta e orçamento do Ramal de Prainha	22:000$000	74:554$340	660:837$284
DESPEZAS DO EMPRESTIMO			902:222$444
			31.682:021$503

PASSIVO

CAPITAL: Representado por 60.000 acções		12,000:000$000	
Realizado pelo emprestimo de Londres		12,666:666$666	24,666:666$666
EMPRESTIMO DE LONDRES: Pelo emprestimo nominal de £ 1,526,500		13,568:889$110	
Valor real levado á capital		12,666:666$666	
			902:222$444
DIFFERENÇA DE CAMBIOS			338:996$837
PREMIOS DE ACÇÕES			2:507$000
VALORES DEPOSITADOS			9:815$496
1º DIVIDENDO: Resto a pagar			657$600
2º Dito Idem			330$150
3º Dito Idem			337$050
4º Dito Idem			461$880
5º Dito Idem			423$000
6º Dito Idem			630$880
7º Dito Idem			182$000
8º Dito Idem			232$050
9º Dito Idem			1:642$550
10º Dito Idem			823$550
11º Dito Idem			1:210$300
12º Dito Idem			2:448$000
13º Dito Idem			4:117$450
14º Dito Idem			4:895$800
15º Dito A' pagar em Janeiro proximo			273:000$000
FUNDO DE RESERVA: Empregado em 1.010 acções		125:176$050	
Por empregar		102:508$617	
			227:684$667
MAUÁ, MAC GREGOR & COMP. DE LONDRES £ 538, 14, 3.			3.925$456
FAIRBAIRN & COMP. £ 2, 5, 7			20$252
LETRAS Á PAGAR			159$000
PAGAMENTOS EM SUSPENSO			5:213$707
CREDORES DIVERSOS			43:317$661
EMPRESARIO DO RAMAL			4:624$117
A. ELLISON JUNIOR			1:500$000
VENDAS EM LEILÃO			99$820
CAUÇÃO DOS EMPREITEIROS: Até o semestre passado		999:670$109	
Deduzindo o pagamento dos juros do semestre passado	7:168$391		
Idem idem da caução do empreiteiro do armazem de Sapopemba	2:200$000	9:368$391	
		990:301$718	
Caução dos empreiteiros da 2.ª secção Roberts Harvey & Comp.	84:525$642		
Idem idem Carneiro Leão e Humbird	56:214$971		
Idem idem a Jacob Humbird	26:704$715		
Idem idem de 3.ª secção A. Thomaz do Amaral	22:430$660		
Idem idem Idem J. P. Darrigue Faro	1 400$000		
	191:275$088		
Juros de cauções a pagar	10:013$206	201:288$294	
			1.191:590$012
JUROS DO EMPRESTIMO			2.775:177$000
AMORTIZAÇÃO			1.214:822$993
GANHOS E PERDAS: Saldo por dividir			2:286$115
			31.682:021$503

S. E. & O.

Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1862

José Torquato de Faria, guarda-livros, chefe da contabilidade

APPENSO N., 1

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE GANHOS E PERDAS NO SEMESTRE DE JULHO A DEZEMBRO DE 1862.

DEBITO

Custeio da estrada: a saber.		
Trafego e estações	126:193$633	
Reparos e conservação	165:528$108	
Administração do trafego	20:598$106	
Officinas	76:344$508	
Combustivel	28:935$452	
	417:599$807	
Deduzindo por obras novas	3:544$502	
		414:055$305
Custeio do ramal		8:164$309
Administração central: Por 10/64 das despezas		5:142$577
Reclamações: Por extravios e avarias		307$050
Fundo de reserva. Pela quota correspondente 1/10 % ao anno do capital emittido	12:333$333	
Pelas multas cobradas	651$400	
Renda liquida do Ramal de Macacos, deduzida a garantia do capital nelle empregado	20:940$571	
		33:925$304
Decimo quinto dividendo: Correspondente a 60,000 acções		273:000$000
Juros do emprestimo: Pelos correspondentes a 4 ½ % ao anno do capital nominal de £ 1.526,500 e 1 % de commissão de pagamento das mesmas, £ 34.689.4.3 a 27 d.		308:353$000
Amortização: Pelos fundos destinados a amortização do emprestimo		138:624$168
Governo imperial. Importancia debitada ao governo desde o 1º semestre de 1861 até o 1º de 1862 pelos juros vencidos pelos saldos de garantia, a cujos juros o governo se não reconhece obrigado.	153:681$185	
Pelo rendimento liquido neste semestre	291:239$464	
		444:920$649
Saldo por dividir		2:286$115
		1,628:778$477

CREDITO.

Saldo do semestre passado			42$281
Rendimento da estrada: a saber:			
Passagens		207:944$960	
Fretes		299:168$942	
Armazenagem		332$670	
Multas		651$400	
			508:097$972
Rendimento do ramal			31:111$978
Renda de predios e terrenos: Liquida			5:100$841
Lucros eventuaes			911$270
Vendas em leilão: Producto de varreduras do armazem			974$640
Juros: Saldo desta conta			207:877$296
Indemnisações			190$500
W. H. Clark por differença de cambios nesta conta			576$610
Conta de garantia: Pelo que de mais se tem creditado ao governo imperial desde o 1º semestre de 1861 até o 1º de 1862 como renda liquida a encontrar na garantia de juros, provenientes dos juros carregados aos saldos de garantia dos quaes o governo se não considera obrigado		153:681$185	
Pela garantia do governo imperial neste semestre, sendo 5 % sobre o capital realizado por acções	196:602$739		
7 % sobre o realizado por emprestimo.	446:977$168		
	643:379$907		
Deduzindo os juros de 7 % correspondente ao capital empregado no Ramal	2:007$098	641:572$809	
Pela garantia do governo provincial de 2 % do capital realizado por acções		78:641$095	873:895$089
			1,628:778$477

S. E. & E. — Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1862. — *José Torquato de Faria*, guarda-livros.

APPENSO N. 2

DIRECTORIA DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

Rio de Janeiro, 26 de Novembro de 1862.

Illm. e Exm. Sr.

Estando prestes a esgotar-se o capital realisado da Companhia e sendo manifesta a impossibilidade presente de uma nova emissão nesta praça e bem assim a grande difficuldade de realisarem actualmente novas entradas as acções já emittidas, a Directoria se julga no dever de propor ao governo imperial um expediente, que sem augmentar presentemente os onus a que está sujeito o thesouro, e tendendo a auxilial-os notavelmente para o futuro, no entanto concilia todas as difficuldades; e como corollario da nova situação lembrará a conveniencia de algumas alterações nos estatutos e regulamentos da Companhia. Para maior claresa resume a Directoria as medidas propostas no incluso projecto de contracto com o governo imperial, que abranje dous pensamentos distinctos. 1.° *A nova emissão.* Tem constado á Directoria que alguns dos membros do tribunal do thesouro julgão a divida do governo á companhia muito menor do que consta dos livros della, e com quanto a Directoria se creia no dever de reclamar, se em algum ponto a liquidação do thesouro lhe parecer menos justa, é entretanto fóra de duvida que alguma reducção soffrerá o saldo, porque das differenças de cambio não tinha conhecimento a Directoria pelo que não podia escriptural-as. Esgotado o capital em poder do governo geral e do provincial, cumprirá fazer chamadas, e tem de concorrer para intecipar esta necessidade a conclusão dentro de quatro a seis mezes da empreitada de Roberts Harvey & Comp., a quem se terá de entregar 600:000$ a 700:000$ de reis da sua caução. A idéa de novas chamadas presentemente soffre grandes embaraços em nossa praça cujos apuros são causa da depressão de todos os titulos; e por outra parte occorrem em Londres facilidades notaveis de levantar dinheiro que aconselhão o recurso a aquella praça. A fórma porém da emissão é o que convém examinar. Não existem hoje as mesmas razões que aconselharão em 1858 o emprestimo de 12,666:666$ amortisado em favor da Companhia; pelo que póde ella pretender do thesouro favor identico não é mesmo razoavel elevar a mais de 1|3 do fundo social a quota obtida por emprestimo pela Companhia. A conclusão forçosa é que os fundos devem vir de Inglaterra, mas que a Companhia os deve receber emittindo acções: e actualmente o unico meio de conseguil-o é fazer-se o estado accionista. E' possivel que daqui a dous annos a abertura da 2.ª secção, uma das estradas notaveis do mundo pelas difficuldades vencidas, e o grande progresso da 3.ª de mui barata construcção e vastos recursos commerciaes, venha a transmittir aos capitaes inglezes a confiança necessaria para se fazer accionista da empresa. Antes disso porém faltarão fundos, e é de manifesta vantagem dar impulso desde já

ás construcções ainda não encetadas. A subscripção de acções pelo estado no valor do terço por emittir do fundo social parece á Directoria o melhor dos meios de tudo conciliar. Cumpre não esquecer que o primeiro emprestimo depois de amortisado se sommará ao valor das acções; que o governo é já senhor de . . . 35.483 das 60.000 emittidas; e mais que com a nova emissão por conta do estado não despenderá este mais do que como a garantia de juros, se pertencerem os titulos particulares; os 7% cobrem os juros e a amortisação deixando ainda lucro. Isto posto, imaginando a empresa realisada mediante o emprego dos . . . . 38.000:000$ decretados, é facil confrontar os resultados em uma e outra hypothese, sendo o estado accionista pela nova emissão, ou garantido-a a accionistas privados. Na primeira hypothese possuirá o thesouro 102.149 acções, que representarão 80 % do seu numero total 126.666; e na segunda, apenas as actuaes 35.483, isto é 28 % do total. Differença 52 %. Isto quer dizer que sem differença alguma em seus desembolços póde o estado ficar sendo proprietario de 4/5 do valor total da estrada de ferro acabada, ou sómente de pouco mais de 1/4 segundo prestar auxilio subscrevendo acções ou em forma de garantias. Realisada a emissão, convirá encetar immediatamente a construcção da 4.ª secção que não tem por substituto idoneo a navegação do Parahyba, porque essa navegação é muito limitada, e vasto é o alcance da 4.ª secção. E sendo a empresa de maxima importancia para as provincias de Minas e S. Paulo, é razoavel que o governo geral arrecade os dois por cento de cada uma destas provincias como arrecada os do Rio de Janeiro. A assembléa provincial de Minas já deliberou nesse sentido. Taes são succintamente os motivos dos arts. 1 a 8 do incluso projecto, nos quaes a distribuição dos onus entre o poder geral e os provinciaes é uma equitativa do que o estylo actual, aliás opposto ao art. 56 dos estatutos. 2.ª *Reforma de estatutos*. São relativos a este objecto os arts. 9 e 10, e tem por fim dar mais acção ao governo nas assembléas dos accionistas, mais ingerencia na administração da empresa, e evitar ou pelo menos attentar os effeitos das transferencias temporarias de acções para o fim de influir nas votações no sentido de interesses individuaes. As ultimas discussões no Parlamento tornarão manifesto que versão ainda duvidas sobre a questão, se são applicaveis a todas as companhias anonymas, ou sómente as de novo creadas, algumas prescripções julgadas uteis pela lei de 22 de agosto e regulamento de 19 de dezembro de 1860: sobre um deste pontos representou a Directoria em data de 12 do corrente, pedindo a revogação em parte do aviso de 16 de dezembro de 1861. Estes interesses, como os já mencionados, poderão ser conciliados mediante a reforma a que se refere a 10.ª base, redigida com a latitude necessaria para uma boa e util reforma. A Directoria se antecipa em representar ao governo imperial, porque se aproxima o mez de Janeiro, em que se reune a assembléa geral e poderá deliberar sobre o projecto. Deus guarde a V. Ex. Illm. Exm. Sr. Conselheiro João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu', ministro e secretario de estado dos negocios d'agricultura, commercio e obras publicas. (assignados) *Christiano Benedicto Ottoni*, presidente — *Joaquim Marques Baptista de Leão*, secretario.

Bases para contracto com o Governo Imperial

1.º

Para completar o fundo social da Companhia, o Governo subscreve com 13:333:200$ em 66.666 acções de 200$ rs.

2º.

A Companhia, esgotados os fundos actualmente recolhidos, fará chamadas esclusivamente sobre estas acções até que realisado o computo de 130$ por cada uma, fiquem igualadas as da primeira emissão; depois do que serão geraes as chamadas.

3º.

O Governo poderá, em qualquer tempo, alinear as suas acções, no paiz ou fóra delle com tanto que o preço da venda não seja inferior ao par da emissão.

4º.

O Governo responde pelos 7% de todo o capital e arrecada os 2% de cada uma das provincias que contribuem.

5º.

Ficão approvados os planos da 4ª. secção, mas a sua execução na parte que jaz em territorio de S. Paulo fica dependente de ser votada pela Assembléa provincial a garantia de 2% como fizerão as de Minas e Rio de Janeiro.

6º.

Contractada a construcção de qualquer porção da linha fóra dos limites da provincia do Rio, a Companhia fará chamadas especiaes para a parte pertencente a Minas ou a S. Paulo; e desses fundos sommados á despeza já feita com o traço pagárão as respectivas provincias 2% sem deducção alguma, em quanto não for aberta ao transito a linha respectiva.

7º.

Aberta a linha se consolidará o seu custo, para vencimento da garantia.

8º.

Dous setimos do rendimento liquido creditado ao Governo serão cedidos ás provincias que contribuem, em attenção das garantias respectivas: esses dous setimos serão entre ellas repartidos na proporção do capital que cada uma garantir.

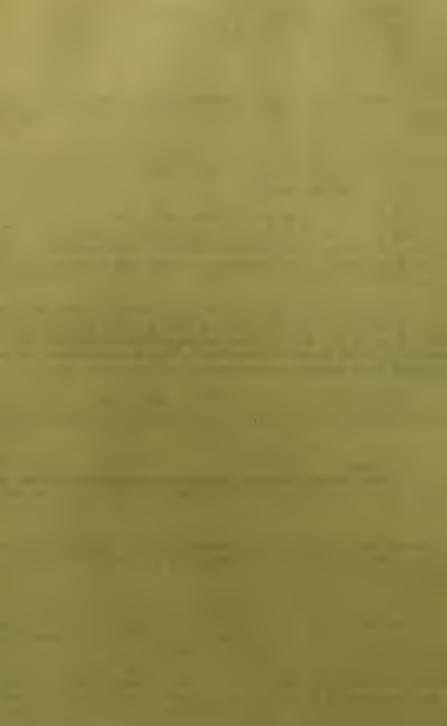
9º.

A repartição de lucros do art. 23 do contracto terá lugar logo que os dividendos excederem a 7% e não 8% como resava o contracto: a quota do Governo se repartirá como no art. 8º.

10º.

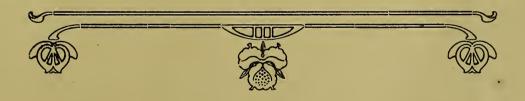
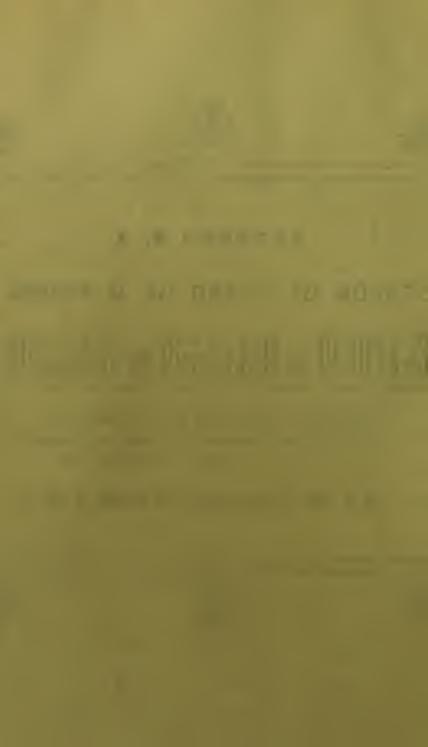
A Directoria depois de ser autorisada pela assembléa geral dos accionistas, entrará em ajustes com o Governo Imperial, para os fins mencionados nos artigos precedentes, e para o de reformar os Estatutos e o systema da gerencia da Companhia no sentido de outhorgar ás acções do Estado maior quota de influencia nas deliberações ao Governo mais ingerencia na administração da empresa, e para se adoptarem na Companhia os preceitos que lhe forem applicaveis, d'entre os que a legislação novissima tem imposto ás Companhias de novo creadas, e bem assim para conciliar como melhor parecer com as disposições que forem adoptadas a distribuição dos votos entre os accionistas.

APPENSO N. 3

ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

RELATORIO DO DELEGADO DA DIRECTORIA

CONTENDO A ESTATISTICA E AS OCCURRENCIAS
DA ADMINISTRAÇÃO DO TRAFEGO NO SEMESTRE DECORRIDO DO
1.° DE JULHO A 31 DE DEZEMBRO DE 1862

— Lido á mesma Directoria em sessão de 22 de Janeiro de 1863 —

Srs. Directores.

Pretendia apresentar-vos um relatorio mais detalhado de que o que pela quarta vez offereço a vossa consideração, mas o tempo me não permitte. Para que porém esta minha falta não possa causar desarranjos á marcha do serviço e embaraços ao meu digno successor deixo no archivo da Secretaria um minucioso trabalho analogo que me foi apresentado pela Inspectoria Geral do Trafego que melhor vos poderá orientar de todas as circumstancias relativas á 1ª secção desta estrada.

No meo ultimo relatorio já vos informei dos estragos que causarão a linha as chuvas havidas de Janeiro a Março proximo passado; agora vos devo informar como tem sido removidos estes males.

As pontes tem sido devidamente reconstruidas, e trabalha-se em todas ellas com actividade. A de n. 10 que soffreo maior estrago tem as fundações promptas, em trabalhos de alvenaria; concluem-se as alas dos encontros de ambos os lados, trabalhos de empedramentos de resguardos e outros insignificantes. A sua superstructura está prestes a chegar da Belgica d'onde foi encommendada, tendo sido fabricada nas officinas de J. Cockerille & C.ª a Seraing.

A de n. 12 está concluida e com a solidez a desejar.

A de n. 8 metade construida e em bom andamento.

Começarão-se tambem as fundações da de Caramujos; e acaba-se de adjudicar a mais importante, a de S. Pedro. A superstructura destas duas já se achão armazenadas na Estação da Côrte.

Derão-se maiores capacidades a varios boeiros, e transformou-se em ponte o que existia entre S. Christovão e S. Francisco Xavier perto dos postes ns. 73 e 74.

Todas estas reparações obrigadas pelos effeitos das enchentes já citadas, trouxerão um augmento de despeza superior a rs. 43:000$000, o que faz n'este semestre ser o costeio bastante elevado.

O levantamento da linha nos pontos mais atacados pelas enchentes tem sido attendido; este trabalho progride, e a dar-se-lhe o impulso que merece é de presumir que antes do fim do corrente anno em diante só tenhamos despezas ordinarias de mera conservação, o que até hoje infelizmente não tem podido acontecer pela imperfeição que tiverão grande parte das obras da 1.ª secção.

Com o levantamento da linha em Belém tem-se gasto este semestre rs. 9:570$245.

Em diversas curvas tem sido substituidos os trilhos Barlow pelos do systema Vignolle, e continua-se neste trabalho.

As cercas achão-se conservadas o melhor que tem sido possivel, confio que breve estarão todas acabadas.

As principaes despezas feitas durante o semestre com a linha forão as seguintes:

Conservação ordinaria e varias reparações	67:050$588
Grandes reparações e modificações comprehendendo a transformação das curvas, e trabalhos começados pelos estragos já mencionados	58:019$943
Obras novas	3:544$502
Rs.	128:615$033

Fizerão-se mais 4 casas para trabalhadores e guarda-cancellas na importancia de rs. 770$518. Esta cifra já está incluida no total acima.

SERVIÇO DE TRACÇÃO

As despezas feitas nas officinas para os diversos serviços montarão a rs. 83:311$124 que se divide do seguinte modo:

Material rodante	76:344$508
Construcções	1:144$089
Obras para a conservação da linha	5:202$149
Ditas para as estações	620$378
	83:311$124

As que se referem ao trem rodante constão do seguinte:

Renovação de locomotivas	9:050$923	
Substituição de rodas e molduras nas mesmas	2:711$500	11:762$423
Reconstrucção de Wagons	7:304$290	
Substituição de molduras nos mesmos	5:503$000	12:807$480
Reparações diversas	———	51:774$605
		76:344$508

O trem rodante existente é o seguinte:

Carros de 1.ª classe para viajantes	11	
" 2.ª " " "	18	
" 3.ª " "	14	
	—	43
" do correio		2
" do serviço de freio		6
" de animaes		11
" de mercadorias, fechados		112
" de mercadorias, abertos		13
" para bois, a reconstruir		15
" " transporte de madeira e trilhos		14
" " lastro		14
" " aterro (americanos)		12
" " conduzir polvora		1
" em transformações de cargos para lastro		4
		247

Dos carros de conduzir madeiras venderão-se 2 aos empresarios Roberts Harvey e C. por 2:000$000 e bem assim uma maquina pequena de lastro por 10:000$000 rs.

Locomotivas: existem 12; em estado de servir 11, e 1 em obra mettendo novo cylindro.

CONSUMO E MILHAGEM

O consumo de combustivel no prezente semestre foi o seguinte:

Coke	838	4	1	2	23:047$123
Carvão de pedra, e patent fuel	277	3	1	6	5:888$329
	1,115	7	2	8	28:935$452

Percorrendo as maquinas 108.245 Kill. vem a ser o custo por Kill. de 291 48/100 rs. No semestre anterior foi de rs. 332, ha pois uma economia de rs. 30 52/100 por kilometro.

Esta economia será muito maior logo que em todo o semestre se consuma carvão de pedra nas maquinas de cargas, lastro e outros serviços que não seja o de viajantes, e nestas o Coke exclusivamente ou mesmo misturado com o patent fuel (carvão em tijolo).

Existe uma maquina das 11 com o forno alterado, e apropriado para consumir carvão em vez de Coke, os resultados obtidos aconselhão d'adoptar-se a medida em mais algumas.

O deposito de coke, e carvão de pedra acha-se abastecido para mais de 7 mezes. Temos em descarga os navios Tangier e Favorita com 531 tons. de coke, 257 de carvão. Está a chegar de Inglaterra o Roswell Spargne com 728 tons. de coke, 201 de carvão e mais 50 de patent fuel, supprimento este que junto á existencia que temos fará chegar para todo o corrente anno. Com prazer vos annuncio que o Coke com todas as suas despezas nos custará posto no deposito 26$000 em vez de 37$000 que outr'ora nos custava, e bem assim que o carvão não passa de 18$500 em vez de 24$000 ou 25$000.

Nas officinas construiu-se um forno para aquecer as molduras das rodas, de um modelo favoravel á economia de combustivel; seu custo foi de rs. 450$300.

Fizerão-se 2 maquinas de furar, uma das quaes é tocada á mão para alisar; e outra movida á vapor para fazer os buracos para os rebites nas molduras das rodas dos wagons e locomotivas.

SERVIÇO DAS ESTAÇÕES.

As escripturações continão com regularidade.

Concluiu-se a coberta que serve de deposito do combustivel sendo seu custo total Rs. 8:534$939, não incluindo o valor de 32 columnas de ferro que existião no pateo da estação e que fiz aproveitar para substituir a obra de alvenaria que custaria caro. Calcula-se que o deposito póde comportar de 1000 a 1200 tons. de coke.

Figura no custo acima neste semestre, a somma de rs. 3:544$502 tendo sido a outra parte despendida no semestre anterior.

Acha-se em grande reparação a coberta da Estação da Côrte.

Já recommendei á Inspectoria de dar começo não só á construcção do portão que deve servir d'entrada para esse armazem pelo lado da rua de Santa Anna, e collocação de uma balança na entrada para pesar as carroças carrega-

das de combustivel; como tambem, á do armazem que tem de servir de deposito geral, e á da coberta para 20 carros; obras estas que já haveis authorisado, e que não forão feitas no semestre findo para evitar augmento de despeza n'aquella época, em que teve a Companhia muitas outras forçadas por varias circumstancias, e que reclamarão ser accudidas de prompto.

A estação de Belém tem de ser demolida, e reconstruida em relação ao movimento do lugar, quero dizer, faze-la como as demais estações intermdias e com segurança que já não tem a actual que foi pessimamente construida, o que prova o seu estado.

Estão já funccionando em Macacos o girador, e a coberta para abrigo das maquinas.

SERVIÇO

Percorrerão a linha durante o semestre 826 trens, ou 89 mais que no semestre passado, sendo:

De viajantes em serviço ordinario	521
Idem especiaes	5
De mercadorias	169
De lastro para a linha	131
	826

Os totaes geraes dos transportes, são os seguintes:

Viajantes de 1.ª Classe	31.354
" 2.ª "	54.545
" 3.ª "	63.605
	149.504
Tendo sido no semestre anterior	150.731
Differença para menos neste semestre	1.227

A massa dos transportes de mercadorias taxadas por peso	1.588:171 @
Por medida cubica	106:530 pals.
" " linear	89:944 "

A demora media nas horas de chegada dos trens, foi por trem (ida e volta) 3'0'' tendo-se em conta todas as demoras; por conseguinte as demoras por viagem forão de 1'30'' incluindo-se as motivadas por affluencias de passageiros.

O trem que viaja entre a Côrte e Sapopemba tem correspondido á esperança que me aconselhou propor a adopção desta viagem. Tem a receita do mesmo augmentado progressivamente. No principio sendo o termo medio mensal della rs. 1:650$650, no semestre findo foi de rs. 2:385$666, sendo no mez de dezembro ultimo de rs. 3:283$610. Creio que este augmento ainda crescerá com a alteração feita nas horas das partidas dos domingos e dias de guarda.

SERVIÇO TELEGRAPHICO

Tem sido feito este serviço com regularidade.

Concluio-se a collocação dos postes de ferro galvanisados e madeira em toda linha.

O numero de communicações augmentou neste semestre 3528, compostas do augmento tambem de 12.783 palavras.

Collocarão-se aparelhos telegraphicos na ponte n. 10, no logar dos aterros em Belém, e no desvio do lastro para garantir a segurança do serviço nas passagens dos trens, e facilitar qualquer pedido urgente para taes trabalhos.

Não tendo ainda o Governo Imperial approvado a tarifa para este serviço deixo ao meu successor a incumbencia que lhe compete de vos apresentar o regulamento deste serviço que tem de ser franqueado ao publico.

CONTADORIA

Reporto-me ao meu ultimo relatorio.

INSPECTORIA

Nada acrescento ao relatorio passado.

ESTATISTICA DO TRAFEGO

Os appensos A, B, indicão o movimento e rendimento tanto de viajantes como de mercadorias.

O appenso C. é o balancete da receita e despeza, com um saldo a favor da receita de rs. 94:042$667, sendo esta de rs. 508:097$972 e aquella de rs. 414:055$305.

A receita com quanto augmentasse rs. 51:198$962 a do semestre passado, com tudo foi desfavorecida pelo augmento que teve o nosso costeio, pelas grandes reparações que se fizerão na linha como já vos expliquei no logar em que della trato, além de outras obras extraordinarias com a reforma do trem rodante.

RAMAL DE MACACOS

Foi o movimento de viajantes em ambas as direcções o seguinte:

De 1.ª classe	2167
De 2.ª "	7210
De 3.ª "	10642
	20019

Estes algarismos como de costume estão incluidos na estatistica geral bem como o movimento das mercadorias que foi como se segue:

As taxadas por pezo	1,279.301 @
Por palmos cubicos	21.333
" " lineares	16.691

A renda bruta importou em Rs. 62:223$956 sendo de:

Viajantes	11:797$548	
Bagagens	1:512$788	
Animaes e carros	1:298$288	
Mercadorias	47:601$282	
Armazenagens	14$150	
		62:223$956
Dedusindo.		
Quota entregue aos Empresarios	31:111$978	
Custeio no semestre	8:164$309	
7 % ao anno do capital empregado no ramal sem garantia do governo	2:007$098	41:283$385
Renda liqudia que passa a fundo de reserva		20:940$571

ACCIDENTES

A 19 de Julho, tendo-se desaparafusado uma das manivelas do troly em que ia o pagador, cahio o trabalhador João Francisco da Motta, que o tocava, ficando gravemente ferido por ter-lhe passado por cima o troly. Foi recolhido á casa da Misericordia, de onde sahio restabelecido.

— A 29 de Julho foi tocado pela maquina do trem n. 6, a despeito dos esforços empregados pelo maquinista para impedir o accidente, um homem que, tendo penetrado na estrada pela cancella n. 8 no Mattadouro, caminhava ao longo da mesma.

Ligeiramente contuso, foi recolhido ao Hospital da Misericordia.

Toda a culpa esteve da parte da victima, que por sua propria boca o confessou.

— No momento em que o Guarda da cancella n. 11 em S. Christovão, pretendia fecha-la á passagem do trem n. 4 do dia 16 d'Agosto, alli chegava o carro de S. Ex. o Sr. Ministro da Marinha, e espantando-se os animaes, lançarão-se impectuosamente para dentro da estrada, do que resultou quebrar-se o carro e ficar ligeiramente ferido o cocheiro.

— Estando a maquina do trem n. 8 manobrando na Estação dos Macacos no dia 17 de Setembro, foi por ella tocado Jeronymo José da Silva, que penetrara pela cancella proxima da Estação e tentara atravessar a linha, apesar de achar-se em seu posto o guarda. Do encontro resultou ficar elle muito maltratado, tendo sido necessario amputar-se-lhe um braço e um pé.

Falleceu alguns dias depois. Foi mais uma victima da propria imprudencia.

— O trem n. 1 de 26 de Outubro ao partir da Estação da Cascadura, feriu ligeiramente o trabalhador da estrada Sebastião dos Santos, que se achava assentado ao lado da via, e, segundo pareceu embriagado. Prestarão-se-lhe na Estação os soccorros necessarios.

Terminando esta parte do meu relatorio, repito que tres accidentes, os enumerados em 2° 4° e 5° lugar, forão unica e simplesmente devidos á mui censuravel desobediencia do publico ás advertencias dos empregados da Companhia, feitas em seu proprio interesse e a inqualificavel temeridade com que se expõe, aos perigos que d'ella podem resultar.

He certo que se o publico não se convencer de que devem respeitar as admoestações feitas pelos agentes da Companhia, ainda tenhamos que regis-

trar com pesar acontecimentos d'esta natureza, e talvez ainda mais graves; por que é impossivel obstar sua existencia quando a par das medidas de precaução tomadas pela Companhia, não se mostra o publico observador d'aquellas que estão a seu cargo.

Devo concluir agradecendo-vos a prova de confiança que me haveis dado fazendo-me exercer por espaço de 4 semestres o cargo que com praser hoje passo ao meu digno successor o Sr. Vice Presidente Campos Porto, aquem como me cumpria officialmente dei as informações ao meu alcance relativas á marcha do serviço.

Sala das Sessões da Directoria em 21 de Janeiro de 1863. — Joaquim Marques Baptista de Leão. — Director.

A

Movimento e rendimento de viajantes no 2.º semestre de 1862

VIAJANTES

DESIGNAÇÃO	CORTE 1.ª Classe	CORTE 2.ª Classe	CORTE 3.ª Classe	CORTE TOTAL	S. CHRISTOVÃO 1.ª Classe	S. CHRISTOVÃO 2.ª Classe	S. CHRISTOVÃO 3.ª Classe	S. CHRISTOVÃO TOTAL	S. FRANCISCO XAVIER 1.ª Classe	S. FRANCISCO XAVIER 2.ª Classe	S. FRANCISCO XAVIER 3.ª Classe	S. FRANCISCO XAVIER TOTAL
MOVIMENTO												
Côrte	....	....	....	....	586	390	165	1.143	909	607	157	1.673
S. Christovão	850	357	159	1.366	....	....	....	....	1	10	....	11
S. Francisco Xavier	850	667	205	1.722	1	....	....	1	....	....	....	....
Engenho Novo	7,164	5.882	7.819	20.865	....	....	....	....	....	....	....	....
Cascadura	2,158	4.819	4.079	11.056	19	40	70	129	2	12	7	21
Sapopemba	1,199	2.654	1.880	5.733	....	....	....	....	....	....	....	....
Maxambomba	729	2.422	2.135	5.286	....	....	....	....	....	....	....	....
Queimados	133	1.094	711	1.938	2	112	84	198	....	....	....	....
Belém	292	1.137	1.809	3.238	10	10	37	57	....	....	....	....
Macacos	1,740	4.812	8.287	13.839	....	....	....	....	....	....	....	....
TOTAL	15.115	23.844	27.084	66 043	620	552	356	1.528	912	629	164	1.705
PRODUCTO												
Côrte	....	....	....	....	496$200	156$000	33$000	685$200	454$500	242$800	31$400	728$700
S. Christovão	425$000	142$800	31$800	599$600	....	....	....	....	$500	4$000	....	4$500
S. Francisco Xavier	425$000	266$800	41$000	732$800	$500	....	....	$500	....	....	....	....
Engenho Novo	3:582$000	2:352$800	1:563$800	7:498$600	....	....	....	....	....	....	....	....
Cascadura	2:388$880	4:813$200	2:032$900	9:434$480	22$800	40$000	35$000	97$800	2$400	12$000	3$500	17$900
Sapopemba	2:034$220	3:715$600	1:295$700	7:045$520	....	....	....	....	....	....	....	....
Maxambomba	1:822$500	4:842$800	2:721$200	8:786$500	....	....	....	....	....	....	....	....
Queimados	532$000	3:281$400	1:059$900	4:873$300	8$000	336$000	126$000	470$000	....	....	....	....
Belém	1:455$000	4:547$200	3:605$600	9:607$800	50$000	40$000	74$000	164$000	....	....	....	....
Macacos	9:977$268	22:123$240	13:948$320	51:048$428	....	....	....	....	....	....	....	....
TOTAL	22:841$868	46:085$840	30:700$220	99:627$928	577$500	572$000	268$900	1:417$000	457$400	258$800	34$900	751$100

DESIGNAÇÃO	ENGENHO NOVO 1.ª Classe	ENGENHO NOVO 2.ª Classe	ENGENHO NOVO 3.ª Classe	ENGENHO NOVO TOTAL	CASCADURA 1.ª Classe	CASCADURA 2.ª Classe	CASCADURA 3.ª Classe	CASCADURA TOTAL	SAPOPEMBA 1.ª Classe	SAPOPEMBA 2.ª Classe	SAPOPEMBA 3.ª Classe	SAPOPEMBA TOTAL
MOVIMENTO												
Côrte	6.946	6.119	7.665	20.730	1.989	4.659	3.828	10.471	1.077	2.601	1.734	5.412
S. Christovão	233	312	288	833	137	263	289	689	80	133	366	579
S. Francisco Xavier	19	48	12	79	....	28	7	35	4	....	5	9
Engenho Novo	....	....	....	....	36	156	401	593	39	116	430	585
Cascadura	35	142	428	605	....	....	....	....	44	59	213	316
Sapopemba	35	99	129	263	35	64	215	314	....	....	....	....
Maxambomba	11	42	49	102	16	30	44	90	21	44	95	161
Queimados	1	15	32	48	4	20	42	66	21	19	41	81
Belém	6	31	82	119	5	10	46	61	6	22	44	72
Macacos	25	45	180	250	2	49	77	128	18	37	69	124
TOTAL	7.311	6.853	8.865	23.029	2.224	5.279	4.944	12 447	1.310	3.031	2.998	7.339
PRODUCTO												
Côrte	2:472$800	2:446$000	1:532$680	7:451$480	3:102$240	4:650$800	1:906$700	9:659$740	1:827$840	3:641$120	1:211$980	6:690$940
S. Christovão	116$500	124$800	57$600	298$900	164$400	263$000	144$500	571$900	136$000	186$200	256$200	578$400
S. Francisco Xavier	9$500	19$200	2$400	31$100	....	28$000	3$500	31$500	6$800	....	3$500	10$300
Engenho Novo	....	....	....	....	25$200	78$000	112$280	215$480	46$800	116$000	240$800	403$600
Cascadura	24$500	71$000	119$840	215$340	....	....	....	....	28$980	29$500	59$640	118$120
Sapopemba	42$000	99$000	72$240	213$200	22$540	32$000	57$960	112$500	....	....	....	....
Maxambomba	22$000	63$000	41$160	126$160	19$200	30$000	24$640	73$840	14$700	22$000	26$880	63$580
Queimados	3$000	37$500	44$800	85$300	10$000	40$000	46$200	96$200	42$000	28$500	34$440	104$940
Belém	27$000	108$500	155$800	291$300	20$000	30$000	8$200	128$200	18$000	55$000	61$600	134$600
Macacos	131$000	184$500	396$000	711$500	9$480	176$400	154$000	339$880	67$320	114$700	117$300	299$320
TOTAL	3:848$300	3:153$500	2:422$520	9:424$320	3:373$060	5:328$200	2:527$980	11:229$240	2:188$440	4:193$020	2:012$340	8:393$800

DESIGNAÇÃO	MAXAMBOMBA 1.ª Classe	MAXAMBOMBA 2.ª Classe	MAXAMBOMBA 3.ª Classe	MAXAMBOMBA TOTAL	QUEIMADOS 1.ª Classe	QUEIMADOS 2.ª Classe	QUEIMADOS 3.ª Classe	QUEIMADOS TOTAL	BELEM 1.ª Classe	BELEM 2.ª Classe	BELEM 3.ª Classe	BELEM TOTAL
MOVIMENTO												
Côrte	609	2.022	1.864	4.495	105	1.139	627	1.871	266	1.101	1.640	3.007
S. Christovão	99	391	1.038	1.528	3	39	59	101	36	33	88	157
S. Francisco Xavier	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Engenho Novo	5	45	66	116	2	29	25	56	7	21	81	109
Cascadura	19	19	33	71	4	20	58	82	4	11	52	67
Sapopemba	25	41	111	177	26	22	40	88	....	23	50	73
Maxambomba	....	....	....	....	28	91	139	258	3	59	90	152
Queimados	43	105	150	298	....	....	....	....	21	144	310	475
Belém	3	61	67	131	27	131	304	462	....	....	....	....
Macacos	29	272	189	490	71	322	361	754	260	1.006	1.110	2.376
TOTAL	832	2 956	3.518	7.306	266	1.793	1.613	3.672	597	2.398	8.421	6 416
PRODUCTO												
Côrte	1:522$500	4:042$800	1:854$600	7:419$900	420$000	3:417$000	936$300	4:473$300	1:328$000	4:397$600	3:267$600	8:993$200
S. Christovão	247$500	782$000	1:038$000	2:067$500	12$000	117$000	88$500	217$500	180$000	132$000	176$000	488$000
S. Francisco Xavier	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Engenho Novo	10$000	67$500	55$440	132$940	6$000	72$500	35$000	113$500	31$500	73$500	153$900	258$900
Cascadura	22$800	19$000	18$480	60$280	10$000	40$000	63$800	113$800	16$000	33$000	88$400	137$400
Sapopemba	17$500	20$500	31$080	69$080	52$000	33$000	33$600	118$600	....	57$500	70$000	127$500
Maxambomba	....	....	....	....	33$600	91$000	77$840	202$440	7$500	118$000	99$000	224$500
Queimados	51$600	105$000	84$000	240$600	....	....	....	....	25$200	144$000	173$600	342$800
Belém	7$500	122$000	73$700	203$200	32$400	131$000	170$240	333$640	....	....	....	....
Macacos	93$960	707$200	264$600	1:065$760	137$740	515$200	310$460	963$400	192$104	603$600	332$640	1:128$344
TOTAL	1:973$360	5:866$500	3:419$900	11:259$260	703$740	4:416$700	1:715$740	6:836$180	1:780$304	5:559$200	4:361$140	11:700$644

DESIGNAÇÃO	MACACOS 1.ª Classe	MACACOS 2.ª Classe	MACACOS 3.ª Classe	MACACOS TOTAL	TOTAL GERAL 1.ª Classe	TOTAL GERAL 2.ª Classe	TOTAL GERAL 3.ª Classe	TOTAL GERAL TOTAL
MOVIMENTO								
Côrte	1 652	5.273	8.166	15.091	14 141	23.911	25 841	63 893
S. Christovão	88	125	226	439	1.527	1 663	2 513	5 703
S. Francisco Xavier	....	....	....	....	874	743	229	1 846
Engenho Novo	25	63	193	281	7.278	6 312	9.015	22 605
Cascadura	6	39	94	139	2.291	5.161	5 034	12 486
Sapopemba	21	51	72	144	1.341	2.954	2.497	6.792
Maxambomba	32	265	288	585	840	2.953	2 841	6.634
Queimados	58	329	403	790	283	1.838	2.773	3.894
Belém	285	1.065	1.200	2 550	634	2.467	3.589	6 690
Macacos	....	....	....	....	2.145	6.513	10 273	18 961
TOTAL	2.167	7.210	10.642	20.019	31.354	54.545	63.605	149 504
PRODUCTO								
Côrte	9:467$556	24:251$200	18:864$060	52.582$816	22:091$636	47:245$320	29.618$320	98.975$276
S. Christovão	505$120	575$000	519$800	1:599$92[illegible]	1:787$020	2.326$800	2:332$400	[illegible]
S. Francisco Xavier	....	....	....	....	441$800	314$000	50$400	806$200
Engenho Novo	131$000	258$300	424$600	813$900	3:832$500	3:018$600	2:545$820	9:436$920
Cascadura	28$440	140$400	188$000	356$840	2:744$800	5:198$100	2:609$560	10 552$400
Sapopemba	78$540	158$100	122$400	259$040	2:246$800	4:115$700	1 682$980	8:045$480
Maxambomba	103$680	689$000	403$200	1:195$880	2.023$180	5:825$800	2:796$920	10 672$900
Queimados	112$520	526$400	340$580	985$500	784$320	4:498$800	1 915$540	7:198$[illegible]
Belém	210$900	638$280	359$460	1:208$640	1:820$800	5.671$980	4 578$900	12:071$380
Macacos	....	....	....	....	10 608$572	24:424$840	20.523$320	55:557$032
TOTAL	10:637$756	27:236$680	21:228$100	59 102$536	48:381$728	102.609$940	68:690$840	219.742$508

Rio de Janeiro, 15 de Janeiro de 1862.

O Contador chefe do serviço. — *Antonio José Trench.*

B

RECAPITULAÇÃO DO MOVIMENTO E RENDIMENTO DOS PASSAGEIROS, MERCADORIAS, ETC NO 2º SEMESTRE DE 1862.

PROCEDENCIA	VIAJANTES.		BAGAGENS.			ANIMAES E CARROS		MERCADORIAS											MULTAS	ARMAZENAGENS	TOTAL GERAL DOS PRODUCTOS
								PESO				MEDIDA							
			Peso.					Café.		Diversos		Total.		Palmos cubicos.	Palmos lineares				
	Numero.	Producto.	Arr.	Lib.	Producto.	Numero	Producto	Arr.	Lib.	Arr.	Lib.	Arr	Lib.			Producto	Producto.	Producto.	
Côrte	63.893	98:975$276	14.271	23	9:397$110	1.145	4.298$010	....	...	736.428	9	736.428	9	62.369	75.281	134 627$600	292$400	305$490	247 815$946
S. Christovão	5.703	6:426$220	....	...	....	.....	......	....	...	....	...	....	...	......	......	....	....		6:426$220
S. Francisco Xavier	1.846	806$200	....	...	....	.....	......	....	...	....	...	....	...	......	......	....	....		806$200
Engenho Novo	22.605	9:036$920	7.423	24	588$850	90	169$920	959	16	2.646	16	3.606	...	3.048	114	303$730	30$000		10 527$420
Cascadura	12.486	10:552$460	3.864	..	720$020	7.102	244$880	6.965	29	15.948	31	22.914	28	5.278	...	1:554$410	....	13$200	13 084$970
Sapopemba	6.792	8:045$480	1.147	...	463$410	149	160$400	4.158	..	24.916	3	29.074	3	24 977	2.630	3:703$950	10$000	12$320	12 399$560
Maxambomba	6.630	10:672$900	1.190	...	598$730	297	495$850	5.337	...	17.511	...	23.848	..	654	3.058	3:078$960	10$000		14 856$440
Queimados	3.894	7:198$640	923	16	540$010	389	336$350	7.939	16	25.205	18	33.145	2	7.980	296	3:602$220	55$000	1$600	11 733$88[illegible]
Belém	6.690	12:071$380	799	...	699$440	1.292	843$240	14 111	26	17.735	8	31.847	2	1.504	7 687	4:411$530	200$000		18 225$5[illegible]0
Macacos	18.961	55:557$032	2 686	25	3:196$570	3.795	3:644$950	630.005	24	77.302	5	707.307	29	120	878	171:897$100	54$000	14$050	234 363$702
Total	149.504	219:742$508	32.005	24	16:204$140	14.259	10.197$600	670.477	15	917.693	26	1.588.171	9	106.530	89 944	323:179$560	651$400	346$720	570 321$928

Rio de Janeiro, 15 de janeiro de 1863. — O Contador — *Antonio José Trench*

C

RENDIMENTO E CUSTEIO DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II NO SEMESTRE DE 1862.

RENDIMENTO.

Mezes	*Passagens.*	*Fretes.*	*Armazenagem.*	*Multas.*	*Totalidade.*
Julho......	34:890$980	39:281$748	34$670	96$500	74:303$898
Agosto.....	36:444$368	44:320$734	36$150	142$000	80:943$252
Setembro..	33:539$334	57:893$078	70$110	88$400	91:590$922
Outubro...	34:438$910	58:720$128	19$160	112$000	93:290$198
Novembro..	32:600$434	55:422$656	37$710	79$000	88:139$800
Dezembro..	36:030$934	43:520$598	134$870	133$500	79:829$902
	207:944$960	299:168$942	332$670	651$400	508:097$972

CUSTEIO.

Mezes	*Detalhe.*	*Import. de cada verba.*	*Totalidade.*
Julho......	Trafego e estações.	19:475$312	
	Reparos e conservação.	20:648$486	
	Administração do trafego.	4:240$728	
	Officinas.	12:290$942	
	Combustivel.	4:902$718	61:558$186
Agosto.....	Trafego e estações.	20:903$498	
	Reparos e conservação.	24:791$281	
	Administração do trafego.	491$845	
	Officinas.	10:899$463	
	Combustivel.	4:971$604	62:057$691
Setembro...	Trafego e estações.	20:447$293	
	Reparos e conservação.	29:904$511	
	Administração do trafego.	2:700$961	
	Officinas.	11:823$948	
	Combustivel.	4:163$704	69:040$417
Outubro....	Trafego e estações.	20:110$332	
	Reparos e conservação.	30:328$290	
	Administração do trafego.	5:631$096	
	Officinas.	12:392$004	
	Combustivel.	5:596$395	74:058$117
Novembro..	Trafego e estações.	21:836$408	
	Reparos e conservação.	30:278$043	
	Administração do trafego.	2:308$300	
	Officinas.	11:954$888	
	Combustivel.	5:015$683	71:393$322
Dezembro..	Trafego e estações.	23:420$790	
	Reparos e conservação.	29:577$497	
	Administração do trafego.	5:225$176	
	Officinas.	16:983$263	
	Combustivel.	4:285$348	79:492$074
			417:599$807

Resumo por verbas.

Passagens.	207:944$960
Fretes.	299:168$942
Armazenagem.	332$670
Multas.	651$400
	508:097$972

Trafego e estações.	126:193$633
Reparos e conservação.	165:528$108
Administração do trafego. . . .	20:598$106
Officinas.	76:344$508
Combustivel.	28:935$452
	417:599$807
Abate-se por obras novas. . . .	3:544$502
	414:055$305
Saldo a favor da receita. . . .	94:042$667
	508:097$972

S. E. e O. — Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1862.— *José Torquato de Faria*, guarda-livros.

APPENSO N. 4

RELATORIO DO ENGENHEIRO EM CHEFE

Escriptorio dos engenheiros, 14 de Janeiro de 1863.

Illm. e Exm. Sr. C. B. Ottoni, Presidente da Directoria. — Tenho a honra de apresentar o seguinte relatorio do progresso das obras sob a minha direcção, nos ultimos seis mezes.

Estão assentados os trilhos, e são percorridos diariamente por uma locomotiva dos Empresarios até a 9.ª divisão: esta se acha prompta para receber a superstructura, com a excepção do tunel n. 3.

N'este tunel a immensa massa de pedras separadas e em desordem, resultante do abatimento da rocha estratificada da montanha, foi minada em todo o comprimento, e a galeria superior aberta, e alargada até as dimensões completas, recebeo forte revestimento de madeira. O que resta fazer para dar passagem aos trilhos é sómente o rebaixamento em 35 pés, e o revestimento em 42 do comprimento. O restante espaço está todo revestido de muralhas e abobada. Ha com tudo um ponto sugeito a uma pressão excessiva, em que o estado da parede lateral indica a necessidade de um concerto e reforço que não deve tentar-se senão depois de concluida toda a abobada; esta obra addicional porém poderá ser feita sem interromper a passagem da locomotiva.

Divisão 10. Concluido o pequeno tunel desta divisão, tem ella por acabar sómente um dos seus córtes: mas este offerecendo do lado superior uma grande massa de rocha estratificada e dividida, que se tem movido, apresenta algum risco de demora além das previsões. Felismente o terreno lateral offerece facilidade para um desvio, que se está construindo, e póde prestar utilidades mesmo depois de acabada a linha principal. O material que se tem de remover, sendo uma maxima parte rocha póde ser transportado por locomotivas para os taludes dos aterros que é preciso reforçar. Por este arranjo a conclusão da linha, superiormente não soffrerá delongas.

Divisão 11. Prompta a receber trilhos, estando acabado o revestimento dos tuneis n. 5, e n. 6.

Divisão 12. O tunel n. 7 está com as dimensões completas, e só dependente de ligeiros retoques em poucos pontos. Este tunel de 1.434 pés, obra difficil por causa da muita agua que a perturba, é algum tempo considerado a chave da estrada até a estação do Rodeio, não demorará um só dia o assentamento dos trilhos. O resto da divisão está acabada, mas infelizmente o ultimo dos seus aterros soffrêo ha poucos dias um accidente, cuja reparação exige talvez dous mezes. Póde comtudo providenciar-se de modo que mais cedo possa passar a locomotiva e os trilhos. Parece que um regato cujo leito

fôra revestido com alvenaria e cimento para evitar infiltrações soffrêo um estrago que deixou passar a agua por entre pedra solta, que compõe aquella parte da montanha para o centro do aterro.

Divisão 13. Dous dos córtes ainda precisão de algum rebaixamento e de aperfeiçoar os taludes; mas não é obra que demore o assentamento dos trilhos. Os tuneis 8, 9 e 10 tem as suas dimensões completas. No 8 revestido integralmente está-se fechando o ultimo lanço de abobada. Os revestimentos parciaes do 9 e 10 estão quasi concluidos.

Divisão 14. Tudo concluido, com excepção do tunel n. 11. A perfuração deste tunel foi concluida, a 26 de Oububro passado communicando-se as duas galerias ácima do poço na occasião da viagem de S. M. o Imperador. Para as dimensões completas ainda faltão 1600 jardas cubicas: mas como estão removidas todas as difficuldades de esgoto e de ventilação, e podem estabelecer-se trabalhadores por todo o tunel póde-se fixar a sua conclusão para meado de Abril. Ainda faltaráõ alguns revestimentos, trabalho que não impedirá a passagem da locomotiva.

Divisão 15. O pouco que resta fazer em dous córtes abaixo da estação do Rodeio, se concluirá antes do tunel precedente. O terreno da estação está prompto, o edificio em estado de receber a telha, e fez-se uma estrada para subir da de Simião Antonio para o pateo da estação.

Lanção-se os alicerces para um girador e casa de machinas.

Pelo exposto se vê que presentemente o tunel n. 11 é a chave da linha até o Rodeio, e exige mais tempo do que todos os outros retoques mencionados. Parece com tudo segura a previsão da abertura ao publico no decurso do mez de Maio.

Divisão 16 e 17. O grande aterro está acabado, reclamando sómente algumas addicções de material, para compensar o abatimento e perdas que occorrem no progresso da consolidação que tem sido regular.

A perfuração do grande tunel, em geral, proseguio regularmente no semestre. Deu-se porem uma interrupção de trabalho por dous mezes na galeria Sul do poço n. 3, pela irrupção por fendas da rocha de tão grande quantidade de agua que as machinas existentes não poderão dominar: sendo a galeria em descida para a parte do fundo, foi innundada em grande extensão. O empresario tem quasi prompta uma nova machina de vapor que collocada abaixo do poço tem de ser empregada exclusivamente no esgoto.

Encontra-se tambem grande quantidade d'agua na galeria Norte do poço supplementar. Mas apesar de tantos descontos, a perfuração em 6 lanços foi no semestre de 1081 pés, sendo o termo medio pouco mais de 30 pés por mez, em cada lanço.

Poço supplementar. — Deste para o Norte a perfuração está concluida, e para o Sul avançou 909 pés.

Poço n. 1. — Para o Norte 170 pés, para o Sul 129.

Poço n. 2. — Norte, 561 pés, Sul 5.

Poço n. 3. — Concluido até a boca do Norte, e para o Sul 673 pés.

Toda a perfuração feita no tunel grande até 31 de dezembro somma .... 4,570 pés.

Faltando:

Do Poço suplementar para o n. 1		277
Do poço n. 1 para o n. 2	1,246	
Do n. 2 para o n. 3	947	
	——	2,470
	Total	7,040

Estão feitos ambos os portões, e cerca de 260 pés de revestimentos.

Com um avançamento medio não inferior ao dos mezes passados, deve concluir-se a perfuração em 21 mezes.

Linha temporaria sobre o grande tunel. — Foi começada esta obra em novembro passado, e a conclusão do leito pode ser esperada para agosto seguinte: o traço foi melhorado evitando-se os dous pontos de reversão sig zag) e marcando-se uma linha continua.

Pelo que toca ao resto da 2ª secção, da sahida do grande tunel até a barra do Pirahy, melhor se conhecerá o seu estado pela seguinte tabella demonstrativa das excavações feitas e por fazer em terra e pedra.

JARDAS CUBICAS

Nº. das Div.	Excavação de terra.		De pedra solta		De rocha.		Observações.
	Feita.	Por fazer.	Feita.	Por fazer.	Feita.	Por fazer.	
18	93,675	11,300	5,015	500	1,478	1,008	
19	69,423	7,500	4,433	200	1,561		
20	72,130	21,200	5,907	1,300	1,457	90	Falta quasi 1/5 da cubação.
21	77,449	3,000	3,489		573		
22	48,880	22,000	3,490	2,600	3,260	800	" quasi 1/3 além do tunel.
23	38,540	18,000	3,530	1,700	4,680	1,500	" quasi 1/3.
24	115,710	8,000	14,130	800	8,930	500	
25	43,710	19,900	5,360	2,7[illegible]	4,350	2,040	" quasi 1/3.
26	42,340	12,570	3,680	1,930	4,230	3,340	" um tunel.
27	28,820	3,900	1,970	1,300	3,050	780	
28	28,790	5,000	1,920	1,300	2,800	1,100	
	659,467	132,370	52,924	14,390	36,369	11,158	

Os prazos do contrato para a conclusão do leito nesta parte da linha terminão para as 4 primeiras milhas a 9 de março seguinte, e para o resto a 9 de setembro.

Se isto se podesse conseguir, importante seria a vantagem de assentar a via permanente antes da seguinte estação chuvosa.

A demora das quatro milhas, visto que evidentemente não será maior que a da linha temporaria, não dará prejuizo; e o estado actual destas obras autorisa a esperança de termos uma linha continua para locomotivas até a estação dos Mendes no 1° de setembro. Se d'ahi podesse seguir sem interrupção o assentamento dos trilhos, poderia abrir-se o trafego na barra do Pirahy até o fim do presente anno.

O mais serio obstaculo á consecução deste desideratum, é o tunel da divisão 26. Esta obra, depois de permanecer quasi um anno em mãos de sub-empresarios imperitos, passou ás do actual em abril de 1862.

A entrada superior é de rocha, e estará prompta em um mez para começar o trabalho de mina. Do lado inferior, perfurou-se cerca de 50 pés em terra. Levantou-se o portão; mas achou-se alguma difficuldade de segurar o tecto dentro do proprio tunel. Deve esperar-se que dentro de um mez possa proseguir regularmente a perfuração de ambos os lados. Para acabar o tunel (650 pés) até o 1° de dezembro seria preciso avançar a galeria a razão de 72 pés por mez, ou 336 de cada lado. O aspecto favoravel da rocha vizinha autorisa a esperança de possibilidade daquelle resultado com o actual methodo de trabalho, em duas turmas de operarios. Mas se depois de regularisada a perfuração, cahir o progresso mensal abaixo daquelle algarismo, convirá exigir o emprego de 3 turmas.

As divisões 22 e 25 reclamão tambem administração mais energica, para que não embaracem a passagem dos trilhos.

Os viaductos de pedra, notaveis nesta parte da linha, estão adiantados, e póde esperar-se a sua conclusão nos devidos tempos: falta uma pequena quantidade de outras obras de alvenaria.

Forão presentes á Directoria planos para todas as estações e outras construcções, e espera-se as suas ordens e adjudicação destas obras para encetar a construcção.

TERCEIRA SECÇÃO.

Prosegue regularmente o trabalho da divisão 18 até 38 inclusive.

Está preparada uma grande porção de pedra (que é de excellente qualidade) necessaria para as tres pontes sobre o Parahyba, no Desengano, no Paraizo, e na Boa Vista. Serão encetados os trabalhos, por estes tres mezes, da Divisão 1 proxima á barra do Pirahy até 15, cruzamento com a estrada de Valença; e ha toda a probabilidade d'alli chegarem os trens poucos mezes depois que chegarem á barra do Pirahy.

Deos guarde etc. (Assignado) A. Ellison Junior. Engenheiro em chefe.

APPENSO N. 5

CONTRATOS DE EMPREITADA CELEBRADOS PARA A CONSTRUCÇÃO DA 3.ª SECÇÃO.

Presentes na Secretaria da Companhia da Estrada de ferro de D. Pedro 2º, o Sr. Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni, Presidente, e o Sr. Angelo Thomaz do Amaral, Empresario, ajustarão as seguintes condições:

1.ª

A Companhia contracta com o Sr. Angelo Thomaz do Amaral a preparação do leito nas trinta e tres milhas, aos seguintes preços: Terra, comprehendido o transporte a seiscentos pés, por jarda cubica, setecentos e oitenta reis, pedra solta, idem, dous mil e duzentos reis. Pedreira, idem, tres mil e quinhentos reis. Tuneis, idem, dezoito mil e quinhentos reis. Transporte, por cada cem pés, idem quarenta reis. Alvenaria de arcos de primeira classe, idem A, cincoenta mil reis. Idem idem de segunda classe, idem B, trinta mil reis. Idem de primeira classe de frente, idem C, trinta e cinco mil reis. Alvenaria de angulos, primeira classe, idem D, cincoenta mil reis. Dita da primeira classe para o dorso idem E, trinta mil reis. Dita de segunda classe para a frente, idem F, vinte mil reis. Idem, idem para o dorso, idem G, desoito mil reis. Dita de terceira classe, idem H, quinze mil reis. Dita de tijollo sem ser para tuneis, idem I, vinte e oito mil reis. Dita de pedras seccas para boeiros, idem J, doze mil reis. Dita de calçamento de alicerces ou revestimentos de taludes, idem K, sete mil reis. Dita de muros de sustentação, idem L, oito mil reis. Dita de revestimento de tuneis com tijollo, idem M, quarenta mil reis. Dita dita com pedra bruta, idem N, vinte mil reis. Enchimento de vãos com concreto, idem onze mil reis. Idem com pedras seccas, idem seis mil reis. Concreto de cimento, idem, treze mil reis. Superficie lavrada a escopro e martello (extra hammering parements vus) o pé quadrado mil reis. Dita dita a picão, (extra scabbling) idem, seiscentos reis. Cimento para alvenaria, jarda cubica, seis mil reis. Cal, idem, idem, dous mil reis. Plantio de gramma miuda, a braça quadrada, cem reis.

2.ª

O Empresario sugeita-se, excepto no que forem oppostas as seguintes clausulas, as especificações que regulão a construcção, e de que assigna um exemplar impresso que fica em poder da Companhia.

3.ª

Se convier ao Empresario servir-se da Estrada de ferro para transporte dos objectos destinados á construcção, gosará das mesmas vantagens que os da segunda Secção.

4.ª

As quantias ou valores que formarem a caução do Empresario existirão nos depositos que a Directoria marcar, e os juros que vencerem pertencerão ao Empresario, que os poderá receber semestralmente.

5.ª

O direito que se reserva a Companhia de alterar e modificar o alinhamento, os declives, e as curvas, com vistas de melhoramento ou de economia, será exercido, em cada ponto antes de começados os os trabalhos respectivos; no caso contrario a Companhia pagará todo o serviço que estiver feito, e for abandonado.

6.ª

Logo que o Engenheiro avisar o Empresario da necessidade de começar o trabalho em qualquer parte da linha, em trinta dias da data do aviso deve o Empresario derrubar todo o matto, queimar ou remover a madeira deixando o terreno em circumstancias de se poder levantar perfis transversaes exactos, e marcar toda a excavação com estacas. Depois do que fornecerá ao Empresario os perfis cotados das excavações por fazer.

7.ª

A madeira que for propria para dormentes, será depositada ao lado da estrada, bem como a pedra das excavações nos casos de que trata o artigo nono das especificações. Quanto a pedra fica entendido que o Empresario não se sujeita a obrigação que onera os da segunda secção, de pagar toda a que empregarem em obras de alvenaria. E' livre ao Engenheiro destinar a pedra á revestimentos de taludes, ou a obras de alvenaria não construidas pelo Empresario, ou para lastro, mas de toda a pedra não reservada para obras da estrada de ferro poderá usar o Empresario, sem indemnisação alguma á Companhia. Quanto á madeira reservará toda a que for de lei e propria para dormentes e obras permanentes, e preparará os dormentes recebendo desoito mil reis por duzia. Da mais madeira disporá livremente.

8.ª

Incumba tambem ao Empresario abrir caminhos praticaveis, construir e conservar pontes provisorias onde não as houver, com excepção do Rio Parahyba e Ribeirão do Secretario, de modo que se possa ir a cavallo a todos os pontos do serviço.

9.ª

Onde o Engenheiro houver de abrir buracos ou cavas para conhecer previamente a natureza da excavação, o Empresario fornecerá os braços e fer-

ramentas necessarias, e será pago deste serviço por aquelle dos preços de sua tabella, que mais analogia tiver com o trabalho em questão.

10.ª

E' licito á Directoria retirar do contracto qualquer obra de alvenaria, cuja separação não estorve os trabalhos da empreitada, e adjudica-la a diversa pessôa. Se porem não retirar as pontes sobre o Parahyba, e sobre o Ribeirão do Secretario, poderá o Empresario, recusa-las depois de examinados os planos completos e desenhos de execução.

11.ª

O Empresario antes de receber os desenhos de execução de qualquer obra d'arte, deverá abrir as suas pedreiras para que o Engenheiro possa examinar a qualidade do material, e a vista della escolher as classes da alvenaria. Fica porem entendido que toda a pedra propria para construcção retirada das pedreiras para bem abri-las, será empregada na classe de obra para que servir, de modo que o Empresario não tenha prejuiso.

12.ª

As medições e avaliações para pagamentos, se farão de tres em tres mezes, modificadas nesta parte as especificações. De cada pagamento se dedusirá uma quota que constituirá a caução do Empresario, a saber: até que estejão executadas obras no valor de um quinto do total, vinte por cento; d'ahi até a conclusão de tres quintos, quinze por cento, e nos restantes dous quintos, dez por cento.

13.ª

No fim do primeiro e do segundo mez de cada semestre a Directoria dará por conta das obras feitas uma quantia, que será arbitrada á vista de informação escripta do Engenheiro, o qual para este arbitramento não só fará os exames precisos, mas prescreverá a natureza e fórma das informações que semanalmente lhe fornecerá o Empresario, ou seus prepostos. Os pagamentos se farão sempre na Secretaria da Companhia.

14.ª

O Empresario apresentará hypotheca ou fiadores que sendo approvados pela Directoria assignarão a escriptura deste contracto, contando-se da data della os prasos do artigo quinze. Fica entendido que tal responsabilidade se reduz na proporção que crescer a quantia em deposito, e se annulará logo que esse deposito subir ao algarismo da fiança ou hypotheca, embora não esteja a obra concluida. E' livre ao Empresario depositar mais forte porcentagem, se mais cedo quizer libertar os seus fiadores.

15.ª

Os trabalhos estarão organisados nos pontos que o Engenheiro determinar, dentro do praso de tres mezes, alem do de que trata a 6.ª condição.

16.ª

Deve ficar concluido todo o leito no praso de quatro annos; pena de sete contos de reis de multa por cada mez de demora, multa que se elevará a oito contos de reis se não tiver sido cumprida a decima quinta clausula.

17.ª

Se no fim do praso, o leito da estrada anterior não estiver concluido, de modo que a demora deste contracto, não prejudique nem retarde o assentamento dos trilhos, a multa não terá lugar. Será igualmente o Empresario aliviado della, se embora não concluida toda a linha, a for entregando parcial e successivamente para assentamento dos trilhos, de modo que este trabalho não seja interrompido por facto ou omissão.

18.ª

Em caso de morte do Empresario passará este contracto a seus herdeiros ou successores legaes se isso convier a elles e á Directoria. E' porém livre a qualquer das partes, declaral-o rescindindo nessa occasião e dentro do praso de trinta dias: neste caso se procederá a uma medição geral e exacta do trabalho até alli feito para ser pago, entregando-se a caução em deposito, e tomando conta do serviço a Companhia, ou quem ella designar.

19.ª

Este contracto será redusido a excriptura publica, sendo porém desde já escripto em duplicata pelo Secretario da Companhia, Manoel Coelho da Rocha, assignado por elle ou por ambas as partes, ficando um exemplar em mão de cada uma.

Eu Manoel Coelho da Rocha o escrevi e assignei. Secretaria da Companhia da Estrada de ferro de D. Pedro 2.º em 26 de Março de 1862. (Assignados) Manoel Coelho da Rocha, Christiano Benedicto Ottoni, Angelo Thomaz do Amaral.

Presentes na Secretaria da Companhia da Estrada de ferro de D. Pedro 2.º, o Sr. Conhelheiro Christiano Benedicto Ottoni, Presidente, e o Sr. Pedro Alvares de Souza Coutinho, Empresario, ajustarão as seguintes condições.

1.ª

A companhia contracta com o Sr. Pedro Alvares de Souza Coutinho, a construcção da linha adjudicada, sendo pagas todas as obras pelos preços marcados na tabella annexa a este contracto, e addicionando-se a cada conta dez por cento de sua importancia, em compensação de acceitar o Empresario esta parte que é a menos remunerativa da terceira secção, por serem pequenas as escavações, e avultado o transporte dos productos.

2.ª

O Empresario sugeita-se, excepto no que forem oppostas as seguintes clausulas, às especificações que regulão a construcção e de que assigna um exemplar impresso, que fica em poder da companhia.

3.ª

As quantias ou valores que formarem a causão do Empresario existirão no deposito que a Directoria marcar e os juros que vencerem pertencerão ao Empresario, que os poderá receber semestralmente.

4.ª

O direito que se reserva a Companhia de alterar e modificar o alinhamento, os declives, e as curvas, com vistas de melhoramento ou de economia, será exercido em cada ponto antes de começados os trabalhos respectivos; no caso contrario a Companhia pagará todo o serviço que estiver feito, e for depois abandonado.

5.ª

Logo que o Engenheiro avisar o Empresario da necessidade de começar o trabalho em qualquer parte da linha, em trinta dias da data do aviso deve o Empresario derrubar todo o matto, queimar ou remover a madeira, deixando o terreno em circumstancias de se poder levantar perfis transversaes exactos, e marcar toda a excavação com estacas. Depois do que fornecerá ao Empresario os perfis cotados das excavações por fazer.

6.ª

A madeira que for propria para dormentes será depositada ao lado da estrada, bem como a pedra das excavações nos casos de que trata o artigo nono das especificações. Quanto a pedras fica entendido que o Empresario não se sugeita a obrigação, que onera os da segunda secção, de pagar toda a que empregarem em obras de alvenaria. E' livre ao Engenheiro destinar a pedra á revestimentos de taludes, ou a obras de alvenaria não construidas pelo Empresario, ou para lastro, mas de toda a pedra não reservada para obras da estrada de ferro poderá usar o Empresario, sem indemnisação alguma á Companhia. Quanto á madeira reservará toda a que for de lei e propria para dormentes e obras permanentes, e preparará os dormentes recebendo desoito mil reis por duzia. Da mais madeira disporá livremente.

7.ª

Onde o Engenheiro houver de abrir buracos ou cavas para conhecer previamente a natureza da excavação, o Empresario fornecerá os braços e ferramentas necessarias, e será pago deste serviço por aquelle dos preços da sua tabella, que mais analogia tiver com o trabalho em questão.

8.ª

E' licito á Directoria retirar do contracto qualquer obra de alvenaria cuja separação não estorve os trabalhos da empreitada, e adjudical-a a diversa pessoa.

9.ª

O empresario antes de receber os desenhos de execução de qualquer obra d'arte, deverá abrir as suas pedreiras para que o Engenheiro possa examinar a qualidade do material, e á vista della escolher as classes da alvenaria.

Fica porém entendido que toda a pedra propria para construcção, retirada das pedreiras para bem abril-as, será empregado na classe de obras para que servir, de modo que o Empresario não tenha prejuiso.

10.ª

As medições e avaliações para pagamentos, se farão de tres em tres mezes, modificadas nesta parte as especificações. De cada pagamento se deduzirá uma quota que constituirá a causão do Empresario, a saber: até que estejão executadas obras no valor de um quinto do total, vinte por cento; d'ahi até a conclusão de tres quintos, quinse por cento, e nos restantes dous quintos, dez por cento.

11.ª

No fim do primeiro e do segundo mez de cada trimestre, a Directoria dará por conta das obras feitas uma quantia que será arbitrada á vista de informação escripta do Engenheiro, o qual para este arbitramento não só fará os exames precisos, mas prescreverá a natureza e fórma das informações que semanalmente lhe fornecerá o Empresario os seus prepostos. Os pagamentos se farão sempre na Secretaria da Companhia.

12.ª

O Empresario apresenta por fiador até a importancia de quinze por cento do orçamento da obra, ou réis trinta e cinco contos, o Sr. José Pereira de Faro que assigna o presente contracto, e assignará a escriptura publica, contando-se da data della os prasos do artigo treze. Fica entendido que tal fiança se reduz na proporção que crescer a quantia em deposito, e se annulará logo que esse deposito subir ao algarismo da fiança, embora não esteja a obra concluida. E é livre ao Empresario depositar mais fórte porcentagem, se mais cedo quizer libertar o seu fiador.

13.ª

As obras devem estar concluidas em trinta e um de Março de mil oitocentos sessenta e quatro, ou mais tarde se por acaso naquella data os trens da Companhia não tiverem podido chegar á Barra do Pirahy: neste ultimo caso a conclusão das obras deste contracto não se demorará mais de que até a dita chegada. E sendo diverso o tempo necessario á conclusão de cada divisão, o Engenheiro marcará a época em que deve encetar o trabalho em cada uma dellas, e avisará por carta o Empresario que começará impreterivelmente dentro do praso de tres mezes da data do aviso. Se não concluir no praso marcado, soffrerá multa de quinhentos mil réis por cada mez de demora. Esta multa porém não terá lugar se houver sido retardada a conclusão da segunda secção de modo que não se possão transportar os trilhos para a terceira; ficando bem entendido que não poderá ser isenta das multas toda a demora que prejudicar ou retardar o assentamento dos trilhos.

14.ª

Em caso de morte do Empresario passará este contracto a seus herdeiros ou successores legaes, se isso convier a elles e á Directoria. E' porém livre a qualquer das partes declaral-o rescindindo n'essa occasião, e dentro do pra-

so de trinta dias: neste caso se procederá a uma medição geral e exacta do trabalho até alli feito para ser pago, entregando-se a caução em deposito, e tomando conta do serviço a Companhia, ou quem ella designar.

15.ª

Este contracto será reduzido a escriptura publica, sendo porém desde já escripto em duplicata, pelo secretario da Companhia, Manoel Coelho da Rocha, assignando por elle, por ambas as partes e pelo fiador ficando um exemplar em mão de cada uma.

Eu Manoel Coelho da Rocha o escrevi e assignei. Secretaria da Companhia da Estrada de ferro de D. Pedro 2.º, em 29 de Setembro de 1862. (Assignados). Manoel Coelho da Rocha, Christiano Benedicto Ottoni, José Pereira de Faro, Pedro Alvares de Souza Coutinho.

Tabella dos preços deste contracto

Terra, comprehendido o transporte a seiscentos pés, por jarda cubica, sete centos e oitenta réis. Pedra solta, idem dous mil e duzentos réis. Pedreira, idem, tres mil e quinhentos réis. Tuneis, idem, idem, desoito mil e quinhentos réis. Transporte por cada cem pés, idem, quarenta réis. Alvenaria de arcos de primeira classe, idem A, cincoenta mil réis, idem, idem de segunda classe, idem B, trinta mil réis. Idem de primeira classe de frente, idem C, trinta e cinco mil réis. Alvenaria de angulos, primeira classe, idem, D, cincoenta mil réis. Dita de primeira classe para o dorso idem E, trinta mil réis. Dita segunda classe para a frente, idem F, vinte mil reis. Idem, idem para o dorso, idem G, dezoito mil réis. Dita de terceira classe, idem H, quinze mil réis. Dita de tijollo sem ser para tuneis, idem 7, vinte e oito mil réis. Dita de pedras seccas para boeiros, idem J, doze mil réis. Dita de calçamento de alicerces ou revestimentos de taludes, idem K, sete mil réis. Ditas de muros de sustentação, idem L, oito mil réis. Dita de revestimento de tuneis com tijollo, idem M, quarenta mil réis. Dita, com pedra bruta, idem N, vinte mil réis. Enchimento de vãos com concreto, idem, onze mil réis. Idem com pedra secca, idem, seis mil reis. Concreto de cimento, idem, treze mil réis. Superficie lavrada a escopro e martello (extra-hammerig-parements vus) o pé quadrado mil réis. Dita, dita a picão, (extra-scabbling) idem seis contos de réis. Cimento para alvenaria, jarda cubica, seis mil réis. Cal, idem, idem, dois mil réis. Plantio de gramma miuda, a braça quadrada, cem réis.

Presentes na Secretaria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro 2.º, o Sr. Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni, presidente, e o Sr. João Pereira Darrigue Faro, empresario, ajustarão as seguintes condições.

1.ª

A Companhia contracta com o Sr. João Pereira Darrigue Faro a construcção da linha adjudicada sendo pagas todas as obras pelos preços da tabella annexa com o desconto em favor da Companhia, de cinco por cento em todas as obras de alvenaria e dez por cento em todas as mais.

2.ª

O empresario sugeita-se, excepto no que forem oppostas as seguintes clausulas, ás especificações que regulão a construcção, e de que assigna um exemplar impresso, que fica em poder da Companhia.

3.ª

As quantias ou valores que formarem a caução do empresario existirão nos depositos que a Directoria marcar, e os juros que vem serem pertencerão ao empresario e os poderá receber semestralmente.

4.ª

O direito que se reserva a Companhia de alterar e modificar o alinhamento, os declives, e as curvas, com vistas de melhoramento ou de economia será exercido em cada ponto antes de começados os trabalhos respectivos; no caso contrario a Companhia pagará todo o serviço que estiver feito, e for depois abandonado.

5.ª

Logo que o engenheiro avisar o empresario da necessidade de começar o trabalho em qualquer parte da linha, em trinta dias da data do aviso deve o empresario derrubar o matto, queimar ou remover a madeira, deixando o terreno em circumstancias de se poder levantar perfis transversaes exactos, e marcar toda a excavação com estacas. Depois do que fornecerá ao empresario os perfis cotados das excavações por fazer.

6.ª

A madeira que for propria para dormentes será depositada ao lado da estrada , bem como a pedra das excavações nos casos de que trata o artigo nono das especificações. Quanto á pedra fica entendido que o empresario não se sugeita a obrigação que onera os da segunda secção, de pagar toda a que empregarem em obras de alvenaria. E' livre ao engenheiro destinar a pedra á revestimento de taludes, ou a obras de alvenaria não construidas pelo empresario, ou para lastro; mas de toda a pedra não reservada para obras da Estrada de ferro poderá usar o empresario, sem indemnisação alguma á Companhia. Quanto a madeira a reservará toda a que for de lei e propria para dormentes e obras permanentes, e preparará os dormentes recebendo desoito mil réis por duzia. Da mais madeira disporá livremente.

7.ª

Onde o engenheiro houver de abrir buracos ou cavas para conhecer previamente a natureza da excavação, o empresario fornecerá os braços e ferramentas necessarias, e será pago deste serviço por aquelle dos preços da sua tabella, que mais analogia tiver com o trabalho em questão.

8.ª

E' licito á Directoria retirar do contracto qualquer obra de alvenaria cuja separação não estorve os trabalhos da empreitada, e adjudical-a a diversa pessoa.

9.ª

O empresario antes de receber os desenhos de execução de qualquer obra d'arte, deverá abrir as suas pedreiras para que o engenheiro possa examinar a qualidade do material, e a vista della recolher as classes de alvenaria. Fica porém entendido que toda a pedra propria para construcção, retirada das pedreiras para bem abril-as, será empregada na classe de obras para servir, de modo que o empresario não tenha prejuizo.

10.ª

As medições e avaliações para pagamentos, se farão de tres em tres mezes, modificadas nesta parte as especificações. De cada pagamento se deduzirá uma quota que constituirá a caução do empresario; a saber, até que estejão executadas obras no valor de um quinto do total, vinte por cento; d'ahi até a conclusão de tres quintos quinze por cento, e nos restantes dous quintos, dez por cento.

11.ª

No fim do primeiro e do segundo mez de cada trimestre, a Directoria dará por conta das obras feitas uma quantia que será arbitrada á vista de informação escripta do engenheiro, o qual para este arbitramento não só fará os exames precisos, mas prescreverá a natureza e fórmas das informações que semanalmente lhe fornecerá o empresario ou seus prepostos. Os pagamentos se farão sempre na Secretaria da Companhia.

12.ª

O empresario apresenta por fiador até a importancia de quinze por cento do orçamento da obra, ou réis sessenta contos, o Sr. José Pereira de Faro que assigna este contracto e assignará a escriptura publica; contando-se da data deste os prasos do artigo trese. Fica entendido que tal fiança se reduz na proporção que crescer a quantia em deposito, e se annulará logo que esse deposito subir ao algarismo da fiança, embora não esteja a obra concluida. E' livre ao empresario depositar mais forte porcentagem, se mais cedo quizer libertar o seu fiador.

13.ª

As obras devem estar concluidas em trinta de julho de mil oito centos sessenta e quatro. E sendo mui diversos o tempo necessario á conclusão de cada divisão, o engenheiro marcará a epocha em que deve encetar o trabalho em cada uma dellas, e avisará por carta ao empresario, que começará impreterivelmente dentro do praso de tres mezes da data do aviso. Senão concluir no praso marcado soffrerá a multa de um conto de réis por cada mez de demora. Esta multa porém não terá lugar se o leito da estrada, rio acima, não tiver sido antes concluido, de modo que a demora deste contracto não prejudique nem retarde o assentamento dos trilhos.

14.ª

Em caso de morte do empresario passará este contracto a seus herdeiros ou sucessores legaes, se isso convier a elles e á Directoria. E' porém livre a qualquer das partes declaral-o rescindido nessa occasião, e dentro do praso de trin-

ta dias; neste caso se procederá a uma medição geral e exacta do trabalho até alli feito para ser pago, entregando-se a caução em deposito, e tomando conta do serviço a Companhia ou quem ella designar.

15.ª

Este contracto será reduzido a escriptura publica, sendo porém desde já escripto em duplicata pelo secretario da Companhia Manoel Coelho da Rocha, assignado por elle, por ambas as partes e pelo fiador, ficando um exemplar em mão de cada um. Eu Manoel Coelho da Rocha o escrevi e assignei. Secretaria da Estrada de Ferro de D. Pedro 2º, em 29 de setembro de 1862. (Assignados) Manoel Coelho da Rocha. — Christiano Benedicto Ottoni. — João Pereira Darrigue Faro. — José Pereira de Faro.

Tabella dos preços deste contracto.

Terra, comprehendido o transporte a seiscentos pés, por jarda cubica, sete centos e oitenta réis. Pedra solta, idem dous mil e dusentos réis. Pedreira, idem, tres mil e quinhentos réis. Tuneis, idem, dezoito mil e quinhentos réis. Transporte, por cada cem pés, idem, quarenta réis. Alvenaria de arcos de primeira classe, idem, A. cincoenta mil réis. Idem, idem de segunda classe, idem B, trinta mil réis. Idem de primeira classe de frente idem C, trinta e cinco mil réis. Alvenaria de angulos, primeira classe, idem D, cincoenta mil réis. Dita de primeira classe para o dorso idem E, trinta mil réis. Dita de segunda classe para a frente idem F, vinte mil réis Idem, idem para o dorso, idem G, desoito mil réis. Dita de terceira classe, idem H, quinze mil réis. Dita de tijollo sem ser para tuneis idem J, vinte e oito mil réis. Dita de pedra para boeiros, idem J, 12 mil réis. Dita de calçamento de alicerces ou revestimento de taludes, idem K, sete mil réis. Dita de muros de sustentação, idem L, oito mil réis. Dita de revestimento de tuneis com tijollo, idem M quarenta mil réis. Dita, dita, com pedra bruta, idem N, vinte mil réis. Enchimento de vãos com concreto, idem, onze mil réis. Idem com pedras seccas, idem seis mil réis. Concreto de cimento, idem trese mil réis. Superficie lavrada a escopro e martello (extra-hammering, parements vus) o pé quadrado mil réis. Dita, dita a pição (extra-scabbling) idem, seis centos réis. Cimento para alvenaria, jarda cubica seis mil réis. Cal, idem, idem, dous mil réis. Plantio de gramma miuda, a braça quadrada, cem réis.

APPENSO N. 6

TOTALIDADE DO SERVIÇO FEITO NAS 28 1/2 MILHAS DA 2ª SECÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1862; A SABER:

NATUREZA DO SERVIÇO	*Jardas cubicas orçadas.*	*Jardas cubicas feitas Até 30 de junho de 1862.*	*Jardas cubicas feitas de julho a dezembro de 1862*	*Total*			TOTAL
Excavação em terra	2,611,100	2,036,190	378.339	2.414,529	Custo até 30 de junho de 1862. . . . . . 6,645:412$695 Deduz-se 10, 15 e 20 %. 1,018:000$361 S/pg . . . . . 5,627:412$334	Custo de Julho a Dezembro de 1862. . . . . 1,398:986$222 Deduz-se 10, 15 e 20 %. 158:011$903 S/pg. . . . . . 1,240:974$309	Custo até 31 de Dezembro de 1862. . . . 8,044:398$907 Deduz-se 10, 15 e 20 %. 1.176:012$264 S/pg. . . . . 6,868:386$643 (**)
" " pedra	788,100	696,484	61,400	757,884			
" " tuneis	166,900	88,017,5	20,076	108,093,5			
" " poços	1,650 (*)	5,614		5,614			
Alvenaria de boeiros	13,903	6,836,86	1,237	8,073,86			
" de muralhas	25,620	7,634,9	4,953,5	12,588,4			
" de pontes	11,616	4,774,7	5,412,7	10,187,4			
" de revestimento dos taludes	5,543						
Calçamento		2,814,68	382,50	3,197,18			
Enchimento de vãos com argamassa e pedra secca		2,414	4,134	6.548			
Revestimento de pedra e tijollo em tuneis			5.633	5,633			
Superficie lavrada a escopro e martello			964	964			

(*) Tinha-se orçado um só poço, mas abrirão-se tres.
(**) Esta importancia não combina com a mencionada no balanço deste semestre pela razão de que nelle figurão sómente as obras feitas até novembro e pagas em dezembro.

Secretaria da companhia da estrada de ferro de D. Pedro II, em 31 de dezembro de 1862 — *Manoel Coelho da Rocha*, secretario da companhia.

APPENSO N. 7

Totalidade do serviço em 42,08 milhas da 3ª secção da estrada de ferro de D. Pedro II até 31 de dezembro de 1862: a saber:

Natureza do serviço	*Jardas cubicas orçadas*	*Jardas cubicas feitas*		
Escavação em terra. . . .	996,325	195,890	Custo até 31 de dezembro de 1862. .	222:492$940
” ” pedra. . .	247,000	15,814	Deduz-se 20 %.	44:498$588
” ” tuneis. . .	7,500		Saldo pago.	177:994$352
Alvenaria de boeiros. . .	7,168	731		
” ” muralhas. .	11,195	71		
” ” pontes. . . .	10,471	982,5		
Calçamento.		694		
Cal para alvenaria.		90		

Secretaria da companhia da estrada de ferro de D. Pedro II, em 31 de dezembro de 1862. — *Manoel Coelho da Rocha,* secretario da companhia.

APPENSO N. 8

RELAÇÃO GERAL DO PESSOAL DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II.

GRADUAÇÕES	NOMES	VENCIMENTO DIARIO	VENCIMENTO ANNUAL
	Administração central		
Secretario da companhia	Manoel Coelho da Rocha		4:800$000
Guarda-livros	José Torquato de Faria		4:000$000
Comprador	Antonio Francisco Fortes de Bustamente Sá		3:600$000
Pagador	José Narciso da Silva Vieira		2:400$000
Escripturario	José Timotheo da Costa		1:600$000
Continuo	Francisco Thomaz de Aquino		1:600$000
	Armazem do deposito.		
Almoxarife	Antonio Julio Gordilho da Silva Valente		2:400$000
Ajudante	Francisco José Pinto Monteiro ...		1:200$000
	Inspectoria do trafego.		
Inspector-geral ...	Vleminex		14:000$000
Secretario	José Ignacio de Mesquita		2:400$000
Chefe da contabilidade do trafego.	Antonio José Trench		3:600$000
Desenhador	Nuno Pinheiro de Campos Nunes..		1:800$000
Escripturario da contadoria	Sebastião Machado Nunes		1:200$000
"	Bento Ferreira Soares		1:200$000
Continuo	José Manoel Ratton	3$500	
Chefe das officinas	L'hoir		4:200$000
Secretario	Augusto C. Rodrigues da Costa..	5$000	
Engenheiro residente da 1ª secção..	Francisco Pereira Passos		5:000$000

GRADUAÇÕES.	NOMES.	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
	Telegrapho electrico.		
Encarregado da conservação	Felippe de Barros Vasconcellos ..		6:000$000
Telegraphista de 1ª classe	Manoel Alves de Carvalho		1:200$000
"	João Maria de Lacerda	3$000	
"	Henrique Ayres Pimenta..........	3$000	
"	Joaquim Candido de Oliveira	3$000	
"	Manoel Victor Ribeiro	3$000	
"	Laurenio Augusto de Oliveira Mattos	3$000	
2ª classe	Thomaz da Rocha Vieira	2$000	
"	Joaquim Ferreira Fraga Junior ..	2$000	
"	Joaquim Gonçalves de Andrade ..	2$000	
"	José Luiz da Cunha Gardel	2$000	
Praticantes	Carlos Daniel de Souza Queiroz...	1$000	
"	Leopoldo Pinto Ferreira Ramos...	1$000	
"	Antonio Francisco de Oliveira Valdetaro	1$000	
	Estação da côrte.		
Agente	Ricardo Julio Duval		4:000$000
Ajudante	Joaquim Carlos de Niemeyer		2:800$000
Fiel	José Francisco de Macedo		2:400$000
Fiel	José Galdino de Castro		2:200$000
Escripturario	Gabriel José Pereira Bastos		1:200$000
"	Juvenal José de Oliveira Braga ..		1:200$000
"	Conrado Jacob de Niemeyer		1:200$000
Conferente	Francisco da Veiga Abreu		1:200$000
"	Joaquim Vieira Coimbra	2$400	
"	Bernardino José de Azevedo Maia	2$400	
"	João Vaz Guedes	2$400	
"	Carlos de Azevedo Coutinho	2$400	
"	Francisco Gracia de Azevedo Coutinho	2$400	
	Estação do Engenho Novo		
Agente	Joaquim Mariano de Azevedo Coutinho		2:000$000
Fiel	Joaquim Ignacio Bueno de Faria..		1:500$000
	Estação de Cascadura.		
Agente	Luiz José da Cunha Bastos		2:000$000
Fiel	Candido Joaquim de Mesquita....		1:500$000

GRADUAÇÕES	NOMES	VENCIMENTO DIARIO	VENCIMENTO ANNUAL
	Estação de Sapopemba.		
Agente	Manoel Pires da Silveira		2:000$000
Fiel	Antonio José de Oliveira Bastos ..		1:500$000
	Estação de Maxambomba.		
Agente	Augusto Manoel Gonçalves		2:000$000
Fiel	Jacinto Desiderio Cony		1:500$000
	Estação de Queimados.		
Agente	Augusto Candido Pereira do Lago		2:000$000
Fiel	Domingos Carolino de Carvalho ..		1:500$000
	Estação de Belém.		
Agente	Jeronymo Candido de Moura		2:400$000
Fiel	Manoel Joaquim Ferreira Simões..		1:800$000
	Estação de Macacos.		
Ajudante	Rodrigo Pinto Navarro de Andrade		3:200$000
Ajudante	Candido Narbal Pamplona		2:400$000
Fiel	João Carvalho de Souza		1:800$000
Conferente	Augusto Soares de Meirelles	2$400	
	Pessoal dos trens.		
Chefe de trem....	Henrique Lagdon		2:000$000
"	João Agostinho da Silva Rocha ..		2:000$000
"	João Ferreira de Paiva		2:000$000
"	Adelino Maria Velho		2:000$000
Ajudante	Domingos Antunes Guimarães	3$000	
"	Nicoláo Pereira Dias de Oliveira ..	3$000	
"	Carlos Augusto Barbosa	3$000	
"	Joaquim de Souza Fontes	3$000	
"	José Bernardes da Silva	3$000	
"	Ricardo Corrêa de Castro Lemos ..	3$000	
"	Alberto José da Cunha	3$000	
"	Joaquim Machado Pimentel	3$000	
Machinista	Antonio Francisco da Silva		2:520$000
"	Antonio Joaquim Fernandes		2:520$000
"	Charles Moulin		2:520$000
"	Augusto Fievet		2:520$000
"	Jean Pierre Laurent		1:920$000
"	Thiago da Costa		1:920$000
"	Antonio Sellmann		1:440$000
Foguista	Manoel dos Santos Gomes		1:440$000
"	Manoel Pereira		1:440$000

GRADUAÇÕES	NOMES	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
Foguista	José Antonio Marques	2$500	
"	Bento Gonçalves	2$500	
"	Joaquim Loureiro	3$500	
"	Francisco José da Silva Barros ...	2$500	
"	José Ferreira	2$500	
"	Manoel Gonçalves Bastos	2$500	
"	Pedro Mendes	2$500	
"	Antonio Fernandes	2$500	
"	Cesar Vaz Pinto	2$500	
"	Antonio Bento	2$500	
"	José Leite Bastos	2$500	
	Directoria das obras (*)		
Engenheiro em chefe	Andrew Ellison Junior		21:000$000
1º Ajudante	W. S. Ellison		9:000$000
Ajudantes	John Whitaker		6:000$000
"	C. A. Morsing		3:840$000
"	J. R. Bruschetti		3:840$000
"	Herculano Veloso Ferreira Penna.		3:840$000
"	Jos. A. Locke		3:840$000
"	C. Toth		3:840$000
"	Richard Hayden		3:240$000
"	J. C. Gregg		3:240$000
"	R. A. Habershan		3:240$000
"	J. L. Ribeiro		3:240$000
"	J. K. Mc. Lanahan		2:940$000
"	J. R. Gambôa		1:440$000
"	N. R. dos Santos França Leite ..		1:440$000

Além dos empregados acima mencionados, ha mais 4 limpadores de machinas, 5 encarregados da conservação dos carros, 1 vigia, 65 operarios, 5 empregados no escriptorio e armazem, 1 guarda, 2 aprendizes, 1 porteiro, 16 trabalhadores das officinas; 21 guardas das estações, 1 bilheteiro, 1 criado, 4 guarda-portões, 2 guardas do armazem, 1 guarda rondante, 1 despachante de bagagens, 6 praticantes, 4 bagageiros, 4 feitores, 1 ajudante, 10 limpadores de carros, 8 guarda-freios, 3 concertadores de carros, 2 bombeiros, 55 trabalhadores das estações, 1 impressor de bilhetes, 1 feitor do deposito, 1 servente, 7 empregados do coke, 10 guardas da linha, 343 operarios e trabalhadores na reconstrucção e conservação da 1ª secção da linha, e 11 no ramal dos Macacos.

Secretaria da companhia da estrada de ferro de D. Pedro II, em 31 de Dezembro de 1862. — Manoel Coelho da Rocha, Secretario.

(*) Nos vencimentos está incluida a quantia que percebem para comedorias.